Из бездны вод - Летопись отечественного подводного флота в мемуарах

неизвестен Автор


SHOUT
SHARE
IT

- Автор неизвестен

Автор неизвестен
Из бездны вод - Летопись отечественного подводного флота в мемуарах подводников (Сборник)

Сборник

Из бездны вод:

Летопись отечественного подводного флота в мемуарах подводников

Составитель Черкашин Николай Андреевич

{1} Так обозначены ссылки на примечания. Примечания в конце текста книги.

Аннотация издательства: Предлагаемая книга, представленная записками выдающихся отечественных подводников, охватывает едва ли не весь период становления и развития русского и советского подводного флота. Собранный здесь интересный фактический материал включает по месту действия все советские флоты. Авторами выступают И. Ризнич, А. Бахтин, Г. Трусов, С. Шахов, В. Тамман, Л. Осипенко и другие. Уникальные фотодокументы, имеющиеся в книге, дополнят представление о специфике труда подводников, героике и сложности их службы.

Содержание

Первые мили
Флот уходит под воду
М. Тьедер. На подводной лодке
И. Ризнич. Подводные лодки в морской войне
М. Китицын. Разведка из-под воды
В. Подерни. На подводной лодке в 1916 году
Под флагом РККФ
Под флагом РККФ{19}
Г. Трусов. По приказу Ленина
А. Бахтин. На "Пантере"
Ю. Пантелеев. Начинали мы так
Г. Холостяков. "Щуки" в Тихом океане
Помним войну!
Фронт проходит под водой
П. Грищенко. У нас войной проверены рули...
И. Травкин. Всем смертям назло!
Г. Щедрин. Прыжок через Атлантику
А. Матиясевич. В глубинах Балтики

И. Виноградов. В логове врага
П. Мирошниченко. Военное счастье
З. Арванов. Рождение традиции
С. Шахов. Две победы в один день
В. Тамман. Со дна морского
И. Колышкин. Атаки североморцев
Н. Кузнецов. Слово о подводниках
На океанских орбитах
Ваше время, атомарины!
Л. Осипенко. Первенец атомного флота
А. Сорокин. Идем подо льдами
Л. Жильцов. Флаг над полюсом
Н. Черкашин Нижняя вахта
А. С. Пушкин. У ледяных причалов
Указатель кораблей, словарь специальных выражений
Примечания

Флот уходит под воду

Никто не знает, где и когда появилась первая подводная лодка. Если верить Аристотелю, то еще Александр Македонский спускался под воду в стеклянной бочке с вполне боевой целью: его интересовали боновые заграждения финикийского порта Тир.

Можно считать первыми подводниками тех сорок запорожских казаков, что прокрались к турецкому судну в подводном челне из воловьих шкур и напали на него.

Можно считать, что подводное плавание началось с погружения подводной галеры голландца Корнелиуса ван Дреббеля в 1620 году, а первым командиром подлодки - английского короля Якова I, сына Марии Стюарт, который согласился командовать гребцами этого необычного судна.

Можно считать, что боевые корабли глубин пошли от "потаенного судна" Ефима Никонова, одобренного Петром Первым.

Бесспорно одно: подводная лодка родилась как оружие мести - тайной и беспощадной. Всякий раз, когда к берегам страны, обладавшей слабым флотом, подступали чужие эскадры, патриоты-энтузиасты убеждали своих адмиралов разгромить неприятеля из-под воды: проекты подводных таранов, мино- и даже ракетоносцев выдвигались один за другим.

Так было в 1776 году, когда североамериканцы вели неравную войну с "владычицей морей" за свою независимость. Строительство одноместной подводной лодки "Черепаха" финансировал сам Джордж Вашингтон. Сколько надежд было связано с этим неуклюжим яйцеобразным судном из бочарных досок и листовой меди...

Так было и спустя четверть века, когда только что пришедший к власти Наполеон Бонапарт не прочь был нанести удар по могущественному британскому флоту из-под воды. Будущий император отпустил нужные суммы американскому изобретателю Фультону, и в Париже застучали клепальные молотки. Единственное, что блестяще удалось тогда Фультону, так это придумать имя - почти родовое, переходящее из века в век, из поколения в поколение подводных кораблей,"Наутилус".

Так было накануне Крымской войны, когда владелец лучшей в Петербурге фотографии Иван Федорович Александровский, будучи в Англии по делам своего ателье, увидел на рейде грозный флот, готовившийся к нападению на Россию. "Воодушевленный патриотическим желанием помочь русскому флоту,свидетельствует историк флота Г. М. Трусов, - Александровский начал конструировать подводную лодку".

Во всех этих попытках вооружить Давида в битве с Голиафом чудодейственной пращой, изобрести некий морской меч-кладенец, эксплуатировался скорее природный страх человека перед обитателями омутов и бездонных глубин, нежели реальные боевые качества подводного истребителя кораблей. Однако и он спасал иногда положение.

Датчане, в 1850 году блокировавшие с моря немецкий Киль, поспешно у вели корабли, едва капрал Бауэр вышел из гавани на своем 37-тонном китообразном "Морском черте". Его подводная лодка приводилась в движение, как кофейная мельница,- ручным винтом.

Японский флот в 1904 году, осведомленный о нахождении во Владивостоке русских подводных лодок ("Лодки типа "Касатка" в таком виде... не представляют никакого боевого оружия"{1}), не рисковал все же приближаться к городу.

В 1901 году один из британских адмиралов заявил, что если против английского флота будут использованы подводные лодки и члены экипажа какой-нибудь попадут к нему в руки, он вздернет их на ноках рей своего флагманского корабля.

Не прошло и пятнадцати лет, а экипаж немецкой подводной лодки "U-99", попавшей в руки англичан, был препровожден в Ливерпуль, и, по свидетельству пленного командира, "военная охрана старалась избежать эксцессов, сознавая ценность "груза", ценного в том отношении, что от пленных рассчитывали получить важные сведения".

Чтобы атаковать английский фрегат "Игл" в 1776 году, американской подводной лодке "Черепаха" пришлось подобраться вплотную к борту корабля, после чего сержант Ли - единый во всех лицах - стал буравить в днище отверстие для подвески мины.

Первая в мире подводная атака принесла смехотворные результаты - взрывная волна сорвала с голов английских офицеров пудреные парики.

История всегда смеется последней.

В 1943 году сами англичане вынуждены были прибегнуть к этой, казалось бы допотопной, тактике при атаке фашистского линкора "Тирпиц" карликовыми подводными лодками типа "Х". Водитель субмарины "Х-6" лейтенант Камерон, приблизившись к линкору настолько, что начал тереться о его броню, сбросил разрывные заряды... "Тирпиц" вышел из строя до конца военных действий...

Американец Роберт Фультон всю жизнь изобретал подводные лодки, и лишь между делом построил пароход, на котором "вошел" в Историю. Наполеон, разочаровавшись в подводной лодке Фультона, ходившей под парусом, наложил резолюцию: "Дальнейшие опыты с подводной лодкой американского гражданина Фультона прекратить. Денег не отпускать".

Мог ли император предположить, что за его спасение с острова Святой Елены возьмется земляк изобретателя, некто контрабандист Джонсон, и возьмется сделать это с помощью подводной лодки, и только смерть Бонапарта помешает дерзкому авантюристу.

Гитлер, который стремился подражать "великому корсиканцу", надеялся бежать из рушащегося рейха на подводной лодке, чей экипаж да и сам корабль в целях особой секретности были объявлены погибшими еще в 1943 году.

Странное дело, моряки построили первый самолет (капитан 1 ранга А. Можайский) и первый автомобиль (в России - офицер флота Е. Яковлев). Но изобретать подводную лодку брались крестьяне и монахи, контрабандисты и политические заключенные, артиллеристы и фотографы, адвокаты и врачи, землемеры и сапожники.

Революционер Казимир Чарновский создал проект подводного судна, находясь в Петропавловской крепости. Еще в 1724 году подмосковный плотник Ефим Прокофьевич Никонов построил "потаенное судно" - первую русскую подводную лодку. Но после смерти Петра I судно это, "таясь от чужого глаза", поместили в сарай, где оно и истлело...

Идея подводной лодки предельно проста. Она - что называется - лежит на поверхности. Подкоп - древнейший способ взять осажденную крепость. И подводная лодка есть не что иное, как "тихая сапа", устроенная в толще моря, путь которой к днищу корабля продолжает самодвижущаяся мина - торпеда.

Рыцарство погубила пуля, дававшая возможность "черни"

наносить удары исподтишка, из-за укрытия. Подводная лодка упразднила приемы открытого морского боя. Не случайно одним из изобретателей оружия подводного удара был иезуитский монах Мерсен - "рыцарь плаща и кинжала".

"Плащ"- морская толща, "кинжал"-торпеда.

Море упорно сопротивлялось покорению своих глубин. В 1772 году толщей воды была раздавлена лодка английского механика Дея. Такая же участь постигла в 1831 году подводное судно испанца Севери. В 1834 году погрузился под воду на своей лодке французский врач Пти. Долго ожидали зрители всплытия лодки, но... так и не дождались. Через семнадцать лет американец Филиппе с женой и двумя детьми под бравурные звуки оркестра погрузился на своем судне на озере Эри. Шли минуты, а лодка не показывалась. Смолкли оркестры. Среди публики началось смятение. И эта лодка была раздавлена толщей воды.

У всех русских моряков была на памяти трагическая гибель подводной лодки "Дельфин", которая 16 июня 1904 года затонула на Неве в ясную, тихую погоду, причем погибли один офицер и 24 матроса. Причиной несчастья явилась всего лишь волна от проходившего парохода, хлынувшая в открытый люк.

Точно так же потерпела катастрофу и французская субмарина "Фарфадэ". Ее подняли, люди были еще живы. Но лопнули тросы, лодка снова ушла камнем на дно, а люди были обварены кислотой, вылившейся из аккумуляторной батареи.

Но никакие жертвы не могли остановить технический прогресс в подводном судостроении.

* * *

Теперь, когда наш подводный флот - океанский, атомный, ракетоносный - стал национальной гордостью советского народа, пришла пора вспомнить тех, кто стоял у истоков отечественного подводного плавания.

* * *

В сентябре 1917 года малотоннажная подводная лодка "Святой Георгий" под командованием старшего лейтенанта Ивана Ризнича завершила переход вокруг Европы: выйдя в июне из Генуи, форсировав Гибралтар, миновав коварный Бискай и зоны действия германских подлодок, обогнув Скандинавию, она благополучно ошвартовалась в Архангельске. Это было первое в истории русского флота океанское плавание подводного корабля.

За десять лет до похода "Святого Георгия"- в 1907 году- в Либавском военном порту появились странные матросы. После побудки, молитвы и завтрака они уходили из казармы, неся клетки с белыми мышами. Лишь посвященные знали это идут на свои таинственные корабли подводники. А мыши им нужны для

того, чтобы определить по поведению зверьков загрязненность воздуха в отсеках. Ведь лодка уходила под воду с тем запасом кислорода, какой содержался в отсеках. И только.

Так начиналось в Либаве отечественное подводное плавание, во главе которого стоял талантливый деятельный офицер контр-адмирал Эдуард Николаевич Щенснович, бывший командир портартурского броненосца "Ретвизан"...

В те годы подводников называли смертниками. Многие видные адмиралы не верили в будущее подводного флота.

Англичанин Гэнней заявил: "Подводная лодка - в высшей степени занимательная игрушка". Ему вторил лорд Гошен: "В морской войне с подводными лодками считаться нечего". Знаменитый германский адмирал Альфред фон Тирпиц самоуверенно заявил: "Подводные лодки Германии не нужны!" И тем не менее... все ведущие страны лихорадочно строили подводные лодки! Ими обзаводились даже Турция и Греция.

В 1903 году в составе флотов у Франции было 34 подводных лодки, у Англии 18, у США - 9, у Швеции - 7, у Италии - 2, у Германии и России - 0.

Правда, в восьмидесятые годы XIX века для русского флота было построено пятьдесят подводных лодок системы Джевецкого, то есть тогда, когда другие страны лодок не имели. Однако к концу века субмарины Джевецкого безнадежно устарели.

С одной такой лодкой Щенснович познакомился еще в осажденном Порт-Артуре. Больше всех с ней возились как раз офицеры с "Ретвизана" и "Пересвета". Командиром лодки был мичман Борис Вилькицкий, будущий полярный исследователь. Но лодка эта была фактически полуподводной и имела ничтожную скорость хода. Это-то и помешало ее боевому применению. Зато во Владивостоке к концу русско-японской войны было уже десять подводных лодок, которые несли дозорную службу и даже выходили в атаки.

"Наши пионеры подводного плавания,- писал русский подводник М. М. Тьедер,спасли Владивосток от нашествия японского флота".

Горячим сторонником развития подводного флота был адмирал Макаров. Английский адмирал Перси Скотт пылко заявил: "По моему мнению, подводная лодка вытеснит броненосец на море так же, как автомобиль вытесняет лошадь на суше:". Во Франции в пользу подводных лодок рьяно выступали морской министр Камилл Пельтан, адмиралы Об и Фурнье, предлагавшие вместо линкоров построить "тучи аэропланов и подводных лодок".

В России к моменту назначения Щенсновича флагманом

подводников тоже развернулась борьба двух направлений в вопросе о строительстве нового флота. За преимущественное развитие линейного флота выступали царь, морское министерство и морской генеральный штаб, почти все видные адмиралы и военно-морские теоретики, наконец, монополии и банки, развернувшие бешеную агитацию в печати. Царский военно-морской теоретик А. Д. Бубнов, например, заявлял: "Подводные лодки не имеют никакого боевого значения... Подводные лодки представляют из себя не что иное, как подвижные минные банки" (!!!). Ему вторил другой теоретик А. В. Колчак, будущий адмирал: "Идея замены современного линейного флота подводным может увлечь только дилетантов военного дела... Специально минный или подводный флот - фиктивная сила"...

В другой статье у Колчака места подводным лодкам вообще не нашлось! Он писал: "Вооруженная морская сила... исторически сложилась в форму линейного флота, дифференцирующегося на 4 типа - линейный корабль, броненосный крейсер, легкий крейсер и миноносец". Суть всех этих призывов сводилась к тому, что Колчак требовал не тратить миллионы рублей "на опыты", на "сомнительную и заведомо неудовлетворительную силу" - подводные лодки! Закономерно, что все реакционные силы России восстали против развития подводного флота. Даже вице-адмирал З. П. Рожественский, столь позорно проигравший бой при Цусиме, не желая понять, что его авторитет после Цусимы равен нулю, выступил в газете "Русь" с яростным призывом "отказаться от 20 подводных лодок, которые навсегда останутся слепыми и беспомощными". В те годы только Щенснович настаивал на создании в России могучего подводного флота.

Минуя морского министра, Щенснович заявил царю: "Подводные лодки уже сейчас представляют собою серьезное боевое средство". С расчетами в руках он доказывал, что вместо одного броненосца можно построить минимум двадцать пять подводных лодок по 500 тонн водоизмещения или 60-80 лодок по 120-250 тонн водоизмещения. Идеи адмирала Щенсновича, за которые он отважно и энергично боролся, можно свести к следующим принципам:

1. Строить подводный флот дома.

2. Иметь на всех морях мощные эскадры подводных лодок.

3. Строить большие лодки с большим радиусом действия.

4. Использовать лодки не только для обороны, но и для наступления.

5. Роль подводных лодок в будущей войне будет очень большой, если не решающей.

* * *

Теперь можно только поражаться прозорливости замечательного русского адмирала. Царя Щенснович убеждал: "В случае надобности мы могли совершенно самостоятельно построить большой подводный флот - были бы только для этого даны необходимые средства". Увы, царское правительство, раболепствуя перед иностранной техникой, упорно покупало американские лодки Лэка, намного уступавшие русским по боевым качествам.

О том, как строили американцы подлодки для русских, красноречиво говорит рапорт лейтенанта Я. И. Подгорного о ходе строительства "Кефали": "Все не пригнано, косо и криво. Задний деревянный киль не защищен с боков железом, а поставлена просто деревянная болванка, плохо обтесанная. При самом легком прикосновении ко дну она, конечно, отлетит и вырвет с собою болты. Во многих местах швы текут. Заливаются они просто асфальтом или же забиваются паклей и щепками".

Лейтенант Подгорный встретился с самим Симоном Лэком, когда тот приехал в Либаву. Едва сдерживая негодование, Подгорный сказал:

- Ваша фирма, господин Лэк, обещала построить "Кефаль" в пятимесячный срок. Прошло уже восемь месяцев, а конца стройке не предвидится.

- Да, старые сроки давно истекли,- нисколько не смутившись, подтвердил Лэк.

- А новые сроки?!

- Не учтены.

Увы, неустойка не была оговорена в контракте, а Лэк уже получил три миллиона рублей из четырех по договору. Никто не знает, сколько он получил от японцев за то, чтобы строительство подлодок затянулось.

В своей докладной записке адмирал Щенснович взывал: "Неужели нам и в этом деле быть позади иностранцев и давать им возможность учиться, как нас побеждать на наши же средства?

А заказ лодок за границей... к этому и приводит... Изобретатель г. Лэк, получив от нашего правительства почти миллион рублей как первый платеж за лодки, немедленно по заключении контракта открыл контору для постройки этих лодок в Берлине..." Увы, только небольшая группа подводников-патриотов - Н. Л. Кржижановский, М. Н. Беклемишев, И. И. Ризнич, М. М. Тьедер, В. Ф. Дудкин, В. А. Подерни, М. П. Налетов - разделяла тревоги Щенсновича и настойчиво пропагандировала подводное плавание в России.

"Подводники - это моряки будущего",- прозорливо утверждал

лейтенант Тьедер. Любопытно, что Тьедер вопрос о развитии подводного флота связывал с проблемой прочного мира. "Только подводные лодки в союзе с аэропланами,- писал Тьедер,- могут положить наконец предел бесконечному увеличению государствами их военного бюджета, только они помогут всем странам наконец вздохнуть привольней в атмосфере мира, культуры и благосостояния. Эти новые смертоносные машины войны отрезвят наконец воинственный пыл наших правительств и в историю народов внесут тот перелом, тот мир, о котором до сих пор так безнадежно мечтали лучшие люди".

* * *

Страстным пропагандистом развития подводного флота был другой сподвижник Щенсновича, лейтенант И. И. Ризнич. "Для владения морем, как мы обыкновенно слышим,-писал Ризнич,- необходима линейная морская сила, так это было до сих пор, но не так это теперь... Средств против подводной лодки пока нет, а потому и можно сказать, что это оружие будущей войны... будет оружием страшным..."

Особую ярость реакционеров и королей угля и стали вызвали замыслы о создании больших лодок - подводных крейсеров. Ратуя за большие подводные лодки, тот же Ризнич писал: "Большие лодки с большим районом плаваний смогут самостоятельно совершать большие переходы для нападений в неприятельских портах, смогут подолгу держаться в океане... С помощью подводных лодок мы должны базировать всю охрану наших берегов на минной обороне и именно подводными лодками".

За активное использование подлодок выступал изобретатель первого в мире подводного минного заградителя М. П. Налетов. "Не отрицая пользы подводных лодок в береговой обороне,- писал Налетов,- я нахожу, что подводная лодка, главным образом, должна быть оружием наступательной войны..." (!!!) На такие дальновидные утверждения не решился ни один зарубежный военно-морской авторитет.

Что касается больших лодок, то Ризнич писал: "Я не вижу ничего невозможного в появлении, может быть и в недалеком будущем, подводной лодки водоизмещением в 18000 тонн!"

Но даже проект "подводного крейсера" в 4500 тонн инженера Б. М. Журавлева в 1911 году вызвал лишь насмешки царских адмиралов, автор проекта получил выговор за "настойчивое домогательство" и "внесение смуты и брожения в умы". Против проекта высказался и главный строитель подводных лодок в России генерал-майор И. Г. Бубнов, считавший, что лучше построить пять подлодок типа "Барс", чем один "подводный крейсер".

А между тем жизнь оправдала предвидения Щенсновича, Ризнича, Кржижановского, Журавлева, Налетова, ратовавших за строительство больших подводных лодок. В наши дни как раз лодки большого водоизмещения составляют главную силу подводных флотов (например, первая американская субмарина типа "Трайдент" имела водоизмещение около 19 тысяч тонн).

* * *

В свой Учебный отряд подводного плавания - завязь будущих подводных сил России - Щенснович отобрал семь офицеров и двадцать матросов, руководствуясь такими критериями: "Каждый человек, выбранный на службу на лодках, должен быть высоко нравственный, не пьющий, бравый, смелый, отважный, не подверженный действию морской болезни, находчивый, спокойный, хладнокровный и отлично знающий дело". В эту великолепную семерку первых офицеров-подводников был зачислен и двадцативосьмилетний лейтенант Ризнич, бывший водолазный офицер с броненосца "Георгий Победоносец" и будущий командир подводной лодки "Святой Георгий".

Ризнич пришел в отряд не учиться, а обучать, ибо ко времени создания "подводной дружины Щенсновича" он обладал изрядным опытом командира-подводника. Он наверняка гордился тем, что еще в 1904 году стажировался на "Дельфине"- первой русской субмарине у самого кавторанга Беклемишева, подводника No 1.

...В Лиепае (бывшей Либаве) и сейчас еще стоят краснокирпичные фигурные корпуса казарм, в которых жили первые русские подводники. Какая отважная дерзновенная жизнь кипела в их стенах на заре века! Все вновь, все неизведанно - и каждый фут глубины, и каждая походная миля на утлых, опасных подводных снарядах, в которых скептики видели скорее "аппараты", чем боевые корабли. Невольно хочется сравнить эту когорту энтузиастов с первым отрядом космонавтов: ведь и они, эти "охотники" - мичманы и лейтенанты,- стояли перед тем же порогом небывалого, за которым простиралась пусть не бездна Вселенной, но бездна Океана. Недаром водные недра нашей планеты называют "гидрокосмосом". Дух поиска и эксперимента, риска и удали разительно отличал Учебный отряд подплава от других частей и заведений императорского флота, погруженного после Цусимы в анабиоз позора и уныния.

Командир либавского военного порта возмущался тем, что подводники не впускают его в эллинги с засекреченными субмаринами, тогда как простые мастеровые входили туда беспрепятственно.

Командир либавского порта писал в Петербург жалобы и

доносы на Щенсновича и его людей. А Щенснович в ту пору работал над документом, который по праву можно назвать первым "Уставом подводного плавания". Щенснович добивался строительства бассейна для своих лодок, теребил начальство, требуя средств на развитие учебной базы отряда. Столь же беспокойными и деятельными были и ближайшие его помощники - командиры учебных подводных лодок лейтенанты Ризнич, Власьев, Гадд-второй, Заботкин...

Ризнич составил первый "Словарь командных слов по управлению подводными лодками", лейтенант Белкин разрабатывал тактику ночных атак. Это стоило ему жизни. Во время учебной атаки подводную лодку "Камбала", на которой находился Белкин, нечаянно таранил линкор "Ростислав".

Питомцы отряда учились не в классах, учились прямо на подводных лодках, учились в море. Тонули, горели, садились на мели, но горькая соль морского опыта уточняла инструкции, рекомендации, правила для тех, кто поведет потом свои "Барсы" и "Пантеры" в боевые походы сначала первой мировой, а потом и гражданской войн...

Не раз на флоте добрым словом вспоминали Щенсновича за его поистине подвижническую деятельность по созданию на Балтике первого отряда подводников.

Впечатляет и краткий перечень того, что сделано им для становления подводного плавания. Создан на деле (а не на бумаге) Учебный отряд подводного плавания. В нем не только обучали офицеров и матросов-подводников, но и регулярно передавали флотам приведенные в боевую готовность лодки вместе с экипажами. Был сооружен бассейн для стоянки двадцати лодок. Устроены пирсы для швартовки лодок, станция для пополнения запасов электрической энергии и сжатого воздуха. Установлен опреснитель. Построен эллинг с док-мостом для подъема с воды лодок на зиму.

Все подводные лодки обязательно проводили атаки учебного корабля "Хабаровск" и других военных кораблей. Требовалось провести удачные выстрелы, прежде чем лодка будет замечена. Ежегодно лодки посещали все порты Балтийского моря. Со временем преобразовалась и плавучая база отряда- транспорт "Хабаровск". На нем установили две динамо-машины, компрессоры высокого давления, опреснитель и рефрижератор. Благодаря интенсивной деятельности Учебного отряда, были подготовлены квалифицированные специалисты, сумевшие достойно представить русский подводный флот в первую мировую войну.

Помимо всего прочего, флагман русских подводников

разрабатывал тактику подлодок и методику обучения экипажей, он заложил основы профессионального отбора подводников и изучал психологию людей, заключенных в тесное замкнутое пространство стального корпуса. При всей широте своих планов и замыслов Щенснович вникал в такие "мелочи", как покрой дождевого платья для верхней вахты или замена казенной водки в рационе подводников на горячий грог, "ибо последний обладал более сильным противопростудным действием".

Однажды подводная лодка лейтенанта Ризнича задержалась с возвращением в Либаву из Риги на несколько суток. Свое опоздание командир объяснял тем, что не смел нарушить запрет начальника отряда закупать бензин у частных лиц.

"К сведению господ офицеров,- писал в приказе по этому поводу Щенснович,впредь руководствоваться только интересами дела, даже если приходится поступать вразрез с моими распоряжениями".

Прекрасно сказано-по-нахимовски, по-макаровски!

Смерть Эдуарда Николаевича Щенсновича в 1911 году явилась тяжелой потерей для подводного плавания России.

Его место занял контр-адмирал П. П. Левицкий, бывший цусимец, командир крейсера "Жемчуг", человек, который вместе с сыновьями-моряками достойно продолжил дело первого флагмана русских подводников. О нем высоко отзывался замечательный флотский прогрессист адмирал Н. О. Эссен.

Было бы величайшей несправедливостью не вспомнить здесь имя одного из конструкторов и командира первой русской боевой подводной лодки "Дельфин" Михаила Николаевича Беклемишева.

В 1936 году в Ленинграде в доме близ Поцелуева моста через Мойку тихо скончался на 78-м году жизни "русский капитан Немо". Некрологов в газетах, к сожалению, не было...

Умирая, он сказал сыну: "На могилу мою не ходи. Для тебя я навсегда ушел в море"...

Рассказывать об этом человеке трудно, ибо от всей его замечательной жизни остались лишь пара изломанных фотографий да никогда не видевшие его внук и внучка, чья память сберегла о деде очень немногое. Затоптана его могила в Александро-Невской лавре. Давным-давно разобрано на металл стальное детище Беклемишева - "Дельфин",- даже закладной доски не сохранилось, затерялись в недрах архивов и чертежи этой первой русской подводной лодки, так что не смогли отыскать их и авторы фундаментального труда "Подводное кораблестроение в России". И все же...

С переломанного наискось картонного паспорта, украшенного некогда золочеными виньетками, печально и строго

смотрит седоватый офицер. На белом кителе погоны капитана первого ранга. Острые усы и бородка делают его похожим на писателя Бунина и Дон-Кихота одновременно.

Род первого русского подводника уходит в историю России двадцатью двумя коленами - к началу XV века.

Зимой 1525 года на берегу Москвы-реки ратные люди великого князя Василия Ивановича отрубили голову Ивану Беклемишеву, бывшему послу в Польше и Крыму,"за дерзкие слова против Государя". Говорят, это случилось против Москворецкой башни Кремля, и с тех пор она зовется Беклемишевской{2}.

Род Беклемишевых давал России послов и стольников, воевод и полковников... "Достойно замечания, - отмечал известный русский генеалог В. П. Долгоруков,что князь Михаил Федорович Пожарский, отец князя Дмитрия Михайловича, женат был на Евфросинье Федоровне Беклемишевой, и Илларион Матвеевич Голенищев-Кутузов, отец князя М. И. Кутузова-Смоленского, также был женат на девице Беклемишевой,- таким образом, главные вожди российских войск в великие 1612 и 1812 годы оба происходили по женскому колену из фамилии Беклемишевых".

К этому надо добавить, что и в жилах Александра Сергеевича Пушкина текла толика беклемишевской крови{3}. Так что в том, что и великий русский поэт и первый русский подводник закончили свой жизненный путь на берегах Мойки, есть, наверное, своя историческая логика.

В родовом гербе Беклемишевых были и львы, и орлы. И если бы революция не упразднила департамент герольдии, в древнем гербе, наверное, появился бы новый символ -дельфин, символ подводного флота.

Мы уже говорили, что изобретать первые подводные лодки брались кто угодно, кроме военных моряков. И вот наконец за дело взялись профессионалы: инженер-кораблестроитель и моряк-минер - Бубнов и Беклемишев. Одному, Бубнову,- всего лишь 28, он только что блестяще окончил Морскую академию (его имя выбито на мраморной доске); второй немолод - ему за сорок, и он немало поплавал, командуя канонерскими лодками береговой обороны. Сошлись талант и дерзость, опыт и расчет. Работы велись в строжайшей тайне. Запрещено было употреблять в документах и переписке слова "подводная лодка". Подводный корабль именовался сначала, как "Миноносец No 113". Вскоре номер заменили именем "Дельфин", и потом еще долгие годы подлодки маскировались термином "миноносцы типа "Дельфин".

Прежде чем браться за неизведанную работу, Беклемишев, никому неизвестный преподаватель кронштадтских минных

классов, побывал в США, в Англии, Германии и Италии - в тех странах, где бешеными темпами, оглядываясь на соседей - не обогнали бы,- строились подводные лодки. Беклемишеву удалось поприсутствовать во время одного погружения лодки знаменитого Голланда.

Любой конструктор, прежде чем сесть за чертежный стол, изучает все, что создано в его области коллегами и предшественниками. Именно так поступили Бубнов с Беклемишевым - они обобщили сведения, добытые Михаилом Николаевичем, и разработали свой оригинальный проект, основные принципы которого соблюдались русскими кораблестроителями лет пятнадцать.

К 1900 году ни в одном военно-морском флоте мира не было боевых подводных лодок. Но зато в первые три года нового века морские державы: Америка, Франция, Германия, Италия, Англия - наперебой принялись строить подводные торпедоносцы. Не отставала и Россия, а кое в чем и опережала...

Если сравнить две соразмерные лодки - русскую "Дельфин" и американскую "Фультон" (фирма Голланда), то сравнение будет не в пользу заокеанских конструкторов. "Дельфин" погружался на двадцать метров глубже "Фультона" (50 м против 30 м), ходил над водой быстрее на полтора узла, в два раза мощнее был вооружен (два торпедных аппарата вместо одного). Единственное, в чем уступал он "Фультону",- в дальности плавания.

Создав "Дельфин", Бубнов с Беклемишевым разработали проект новой лодки с несколько большим водоизмещением - в 140 тонн. Головной корабль назвали "Касатка". За ней пошли "Скат", "Налим", "Макрель"...

Русский подводный флот зарождался не в тихой заводи. Огненный водоворот русско-японской войны втягивал в себя новорожденные корабли прямо со стапелей. Зыбкие, опасные - скорее для своих экипажей, чем для врага,- эти ныряющие кораблики смело уходили не в море даже - в Тихий океан и занимали там боевые позиции.

По сути дела то были полуэкспериментальные образцы, не прошедшие толком ни заводских, ни полигонных испытаний, с недообученными командами, с безопытными офицерами. Но даже в таком виде семейство стальных дельфинов внушало серьезные опасения японскому флоту. Корабли микадо так и не рискнули приблизиться к Владивостоку, боясь его отчаянных подводных лодок. А выпускал их в море Беклемишев. Он тоже проделал тысячеверстный путь вместе со своими первенцами.

И все-таки "Дельфин" Год рождения - 1903-й. Какой седой стариной веет при взгляде на фото "Дельфина", лежащее рядом со

снимком современного атомохода. Трудно поверить, что этот утлый стальной челн и могучий подводный гигант отделяет всего каких-нибудь пятьдесят лет - неполная человеческая жизнь.

Верхний рубочный люк, закрывающийся, как пивная кружка, круглой откидной крышкой, угловатые обводы, хиленькая мачта и самоварного вида воздухозаборник.

Но это первенец, пионер, родоначальник. Честь и слава ему! Отсалютуйте ему флагами, подводные крейсера.

"С особой остротой,- писал историк отечественного подводного флота Г. М. Трусов,- возникла проблема подготовки команд и офицеров для строившихся подводных лодок. В те годы в России не было никакой организации для подготовки специалистов-подводников. Единственным авторитетом в этом вопросе считался Беклемишев; на него и возложили дело подготовки кадров для строившихся подводных лодок".

* * *

Потом, несколько лет спустя, на смену Беклемишеву придет первый "подводный адмирал", Эдуард Николаевич Щенснович. "А генерал-майор по адмиралтейству Беклемишев станет заведующим отделом подводного плавания в Главном морском штабе, членом Морского технического комитета. С каким же удивлением и с каким восторгом первые слушатели подводных классов увидели, что вместе с ними конспектируют лекции Щенснович, Беклемишев и Бубнов. Зачинатели русского подводного плавания, не кичась чинами, опытом, заслугами, прошли вместе с юными мичманами и новоиспеченными лейтенантами весь курс подготовки офицера подплава. Они понимали, как важно упрочить авторитет нового на флоте дела, поднять в глазах военных моряков престиж подводницкой профессии. Увы, в те времена он был невысок.

"Мало кто из офицеров флота мечтал о службе на подводных лодках,признавался один из первых выпускников отряда старший лейтенант Василий Меркушев{4},- едва двигавшихся, плохо погружавшихся и таящих в технической своей неразработанности массу неприятностей. До 1910 года был случай, когда один офицер командовал двумя и даже тремя лодками, когда на лодке, кроме ее командира, не было ни одного офицера. Тем не менее к началу войны все же мы имели вполне достойный и хорошо подготовленный личный состав".

Немалая заслуга в том была Михаила Николаевича Беклемишева. Вместе с другими подвижниками подводного дела, сломив барьеры рутины и недоверия, он добился, чтобы в судостроительной программе 1909 года было предусмотрено и широкое развитие подводных сил. К 1921 году в подводном флоте

России предполагалось иметь 15 адмиралов; 881 офицера, свыше 10 тысяч кондукторов{5} и матросов.

Много помешали делу развития подводного флота в России и промышленники Путилов, Рябушинский, Вышнеградский. На словах все они были патриотами, а на деле создавали преступные синдикаты, совместно повышали цены на продукцию промышленного производства, отчего стоимость строительства русских подводных лодок была втрое (!) выше, чем иностранных. Выход был - в национализации всех предприятий, работающих на оборону. Но на это царское правительство не решалось. И здесь заведующему подводным плаванием Щенсновичу приходилось вести отчаянную борьбу за то, чтобы вырвать хоть какие-нибудь дополнительные кредиты на подводное судостроение, на улучшение содержания действующих лодок и их баз.

Царизм решил проблему просто: все молодые офицеры-подводники, слишком рьяно выступавшие за создание не линейного, а подводного флота, были уволены (и Тьедор, и Кржижановский, и Ризнич). И лишь Щенснович мужественно - в одиночку - продолжал отстаивать дело развития подводного флота в России.

"Я пришел к убеждению,- писал Щенснович,- что мы умеем владеть подводными лодками всех имеемых у нас типов, что лодки составляют могущественное оружие в руках наших офицеров и команд, но что следует значительно увеличить число имеемых лодок".

Да, царизм продолжал тратить основные денежные суммы на строительство линкоров. Да, в первую мировую войну Россия вступил і с недостаточным числом устаревших подводных лодок (но заметим, что и на них русские подводники сумели сорвать планы кайзеровских стратегов сделать Балтику "немецким" морем и загнать русский флот в Финский залив). Да и обеспечение подводного флота оставляло желать лучшего. И все же деятельность Щенсновича не осталась втуне, так как от года к году все большее место занимали подводные лодки в кораблестроительных программах.

Русский флот пополнился целой серией "барсов", и лодок типа "АГ" ("американский Голланд" - на самом деле ничего "американского" в этих лодках, строившихся в России, не осталось). В русском флоте появился первый в мире подводный минный заградитель, впервые в России появились и многие важные изобретения для подводного дела (торпедная стрельба залпом-веером, 12 торпедных аппаратов на "барсах", "шнорхели" и другие). По программе "спешного" усиления Российского императорского флота предполагалось построить 57 подводных

лодок.

Первая мировая война заставила отступить самых твердолобых противников подводного плавания. В 1915 году штаб командующего Балтийским флотом признал: "Теперь, при обсуждении будущих операций, в основу всего приходится класть свойства подводных лодок". А ведь и командующий Балтийским флотом Н. О. Эссен, и начальник оперативного отдела его штаба А. В. Колчак до войны были яростными противниками создания подводного флота. Как говорится, дошло и до них.

Пришел конец взглядам военно-морских специалистов, что подводные лодки пригодны лишь для защиты своего побережья и в ходе войны могут быть использованы в основном для несения дозоров вблизи баз и в редких случаях для атаки боевых кораблей и транспортов противника. Одновременно приходил конец эре, когда Британия была "владычицей морей".

В борьбе с английским флотом немцы обрели оружие, которым они могли наносить противнику скрытные и мощные удары из-под воды, что было недоступно надводным кораблям. Это значительно усилило более малочисленный германский флот, основной задачей которого (да и флотов других стран) стало уничтожение транспортов в море.

Результаты были поистине ошеломляющими: 340 германских подводных лодок водоизмещением менее 270 тысяч тонн сумели уничтожить свыше 5860 транспортов суммарным водоизмещением 13 233 672 рег. т. Всего же за время первой мировой войны подводные лодки воевавших флотов потопили около 19 миллионов тонн торгового тоннажа.

В то же время при благоприятных условиях они не отказывались и от действий против боевых кораблей. В результате немецкие подводные лодки потопили 192 корабля противника, в том числе 12 линкоров, 23 крейсера и 39 миноносцев.

За годы первой мировой войны на всех морских театрах 600 подводных лодок потопили 237 боевых кораблей.

Защита сообщений стала важнейшей задачей флотов государств, экономика которых непосредственно зависела от импорта через море.

Она требовала крупных затрат материальных средств, больших ресурсов личного состава, строительства боевых кораблей, самолетов, создания новых видов оружия и боевой техники.

Для защиты своих сообщений от атак германских подводных лодок союзники привлекли на всех театрах военных действий свыше 5000 кораблей различных классов, 2000 самолетов (для

поиска лодок вблизи берегов) и около 200 аэростатов и привязных шаров, с которых велось наблюдение за лодками противника у берегов или в составе конвоев.

Только в Англии артиллерией было вооружено около 3 тысяч судов, на которых для самообороны было установлено 13 тысяч орудий. А к концу войны артиллерийское вооружение получили практически все суда союзников, плававшие в Северном и Средиземном морях и в Атлантическом океане.

В Англии в создании противолодочных сил и средств участвовало 770 тысяч рабочих и инженеров и 50 тысяч человек, служащих на кораблях и в частях противолодочной обороны (ПЛО).

Личный же состав немецких подводных лодок на протяжении всей войны не превышал 13 тысяч человек.

То есть на каждого подводника приходилось 63 английских противолодочника, которые прямо или косвенно участвовали в борьбе.

Об эффективности противолодочных сил и средств можно судить по таким данным.

Всего за годы первой мировой войны на минах погибли 44 подводные лодки, то есть около 25 процентов от числа погибших.

Казалось бы, можно сказать: самое эффективное средство- мины. Да, но на путях развертывания германских подводных лодок было выставлено "великое северное заграждение", насчитывавшее около 100 тысяч мин, в Английском канале поставлено 34 тысячи и в Гельголандской бухте - 43 тысячи, то есть на каждую потопленную лодку приходилось 3340 мин!

Имея громадные потери торгового тоннажа, союзники вынуждены были перейти к системе конвоев, которая, безусловно, оправдала себя, и потери стали меньше. В то же время эта система порождала задержку грузооборота, темпы которого снижались в среднем на 30 и более процентов. В портах разгрузки создавались пробки, что, в свою очередь, влияло на графики железнодорожных перевозок.

Подводные лодки русского флота, если обратиться к абсолютным цифрам потопленных кораблей и тоннажа, действовали менее эффективно. Но ведь и задачи у них были совсем другими. А морские театры ни в какое сравнение не шли с океанскими.

Создание и боевые действия в 1915-1917 годах первого в мире подводного заградителя "Краб", построенного по проекту М. Налетова,- совершенно самобытного корабля русского военно-морского флота,- без преувеличения можно назвать переворотом в истории мирового подводного кораблестроения. Этот корабль в

период первой мировой войны выполнял ответственные боевые задания.

Известно, что в августе 1914 года в Константинополь пришли германские корабли - линейный крейсер "Гебен" и легкий крейсер "Бреслау", которые вскоре были переданы Турции и вошли в состав ее флота. Когда только что построенный и еще небоеспособный русский линейный корабль "Императрица Мария" готовился перейти из Николаева в Севастополь, необходимо было исключить встречу линкора с "Гебеном" и "Бреслау". Тогда-то и возникла идея преградить выход этим Кораблям в Черное море, скрытно выставив у Босфора минное заграждение. Эта задача была блестяще решена "Крабом".

Теперь совместно с ранее поставленными там минными заградителями Черноморского флота была создана серьезная преграда для прорыва новых турецких кораблей в Черное море. При попытке их выхода из Босфора "Бреслау" 5 июля 1915 года подорвался на минах и едва не погиб. Длительное время и он, и "Гебен" не делали повторной попытки к прорыву.

"Краб" неоднократно выполнял еще более сложные минные постановки, которые высоко оценивались командующим Черноморским флотом: "По трудности постановки, требовавшей точности путеисчисления, так как расстояние между берегом и болгарским заграждением не превышает одной мили, и при неисправности механизмов лодки считаю выполнение командиром "Краба" возложенной на него задачи, несмотря на ряд предшествующих неудач, исключительно выдающимся подвигом".

Несмотря на несовершенства и недостатки, все подводные лодки действовали смело и активно и сыграли определенную роль в решении общей задачи флота.

"Воспрепятствовать противнику проникнуть в восточную часть Финского залива, за меридиан Наргена, хотя бы временно, обеспечив мобилизацию сухопутных войск..."- такая задача была поставлена балтийским подводникам командованием флота. И они ее с честью выполнили.

Только за 1915 год они потопили и захватили 16 германских транспортов. За два года войны общий тоннаж потопленных боевых кораблей и транспортов составил более 105 тысяч тонн. Продолжая славные боевые традиции русской армии и флота, моряки-подводники проявили немалый героизм.

30 апреля 1915 года подводная лодка "Дракон" под командованием лейтенанта Н. Ильинского обнаружила немецкий крейсер в охранении миноносцев. Лодка также была обнаружена и подверглась артиллерийскому обстрелу и преследованию.

Искусно уклоняясь, командир "Дракона" в это время направлял лодку не на отрыв, а на курс сближения, с тем чтобы определить элементы движения главной цели и атаковать ее, для чего ухитрялся несколько раз поднимать перископ.

Он избежал опасности тарана и в то же время выпустил торпеду по крейсеру. В лодке явственно слышали взрыв.

Через некоторое время, всплыв снова на перископную глубину и обнаружив другой крейсер, Ильинский атаковал и его. Торпеда прошла вблизи корабля, что заставило его уйти из этого района.

Весной 1916 года подводная лодка "Волк" под командованием старшего лейтенанта И. Мессера крейсировала в северной части Балтийского моря на путях следования немецких транспортов, доставлявших из Швеции в Германию железную руду.

Маневрировали в подводном положении, периодически поднимая перископ. Суда под нейтральным флагом пропускали, ничем не выдавая своего присутствия. Но вот при очередном подъеме перископа обнаружили германский пароход, и лодка стремительно всплыла в крейсерское положение. Расчеты быстро заняли свои места у орудий, сигнальщик поднял сочетание флагов по международному своду "Немедленно остановиться", и одновременно у форштевня парохода выросли два фонтана, поднятых взрывами воды.

Пароход остановился. Принятые решительные меры заставили капитана действовать быстро: и вот уже шлюпки отвалили от борта с командой и пассажирами. Капитан передал Мессеру судовые документы и карты, а сам остался на ней пленником. Шлюпки с командой направились к берегу. Еще минута, и к пароходу стремительно несется торпеда. Высоко задрав нос, он быстро ушел под воду.

В тот же день русские подводники потопили еще два судна: военный транспорт "Кальда" и пароход "Бианка". Подводная лодка "Волк" благополучно вернулась на свою базу.

Немало героических дел совершили офицеры-подводники Черноморского флота. Подводная лодка "Тюлень" под командованием старшего лейтенанта М. Китицына 1 апреля 1916 года торпедировала турецкий пароход "Дубровник". В конце мая та же лодка, крейсируя у болгарских берегов, уничтожила четыре парусные шхуны противника, а одну шхуну доставила на буксире в Севастополь.

Вслед за этим подводная лодка "Морж" захватила и привела в Севастопольский порт турецкий бриг "Бельгузар", направлявшийся в Константинополь. Осенью подводная лодка "Нарвал" атаковала турецкий военный пароход водоизмещением

около 4 тысяч тонн и принудила его выброситься на берег. По нескольку вражеских судов было на боевом счету подлодок "Кашалот" и "Нерпа".

* * *

При оценке деятельности русских подводных лодок в годы первой мировой войны нужно помнить, что подводный флот делал первые свои шаги.

Никаких отработанных документов по методам использования лодок, а также правил маневрирования при торпедных атаках еще не существовало. К началу войны была лишь разработана инструкция позиционной службы. В этом документе отсутствовали указания по выполнению торпедных атак. Поэтому командиры действовали на глазок, каждый по своему разумению. Неудивительно, что успешность торпедных атак не превысила за все годы войны 12 процентов. Естественно, что боевая деятельность подводных лодок в период мировой войны, в частности поиск противника в море, атаки вражеских кораблей и транспортов, не могли быть такими же, как в период второй мировой и Великой Отечественной войн. Их боевые возможности были значительно ниже, а технических средств обнаружения вообще не было.

И все же надо отдать должное русским подводникам, которые и в этих условиях проявляли настойчивость в поиске и уничтожении транспортов противника, смело атаковали его боевые корабли, даже когда они шли в довольно сильном охранении.

А на опыте подводных лодок типа "Барс" воспитывались поколения советских подводников.

В. Дыгало, Н. Черкашин

М. Тьедер. На подводной лодке

Михаил Михайлович Тьедер родился в 1879 году в Вильнюсе. Один из первых русских подводников. Закончил Морской кадетский корпус. В 1904 году был старшим офицером на первенце русского подводного флота - "Дельфине". Затем командиром подводной лодки "Скат". Участвовал в русско-японской войне. Его брошюра "На подводной лодке", обличавшая порядки царского флота, вышла в свет в 1912 году и была тепло встречена прогрессивными моряками. К сожалению, вторая часть этого уникального труда, изданного в Финляндии, исследователями до сих пор не обнаружена. Лейтенант Тьедер был уволен в запас за смелую критику морского ведомства.

Во время первой мировой войны командовал подводной лодкой "Ягуар". В советском флоте - спасательным судном "Волхов" ("Коммуна") .

Умер в 1939 году.

18-го мая (1905 г.).

Сегодня явился я к месту своего нового назначения - на подводные лодки, снаряжаемые на войну{6}.

Еще в прошлом году, когда в нашем флоте была спущена только первая подводная лодка, я принял все меры, чтобы попасть на нее охотником, но отсутствие связей и тут мешало мне осуществить это желание - ведь у нас во флоте буквально шагу нельзя сделать, если он не предупрежден какой-нибудь влиятельной "тетушкой". Вскоре, однако, вспыхнула война, и тогда только какая-то счастливая случайность вознаградила меня - я получил командировку на вновь строящиеся лодки.

Моих сотоварищей по подводному плаванию оказалось только трое - все весьма убежденные и глубоковерующие в будущее своего дела люди.

...За день до моего приезда сюда на опытной лодке{7} разыгралась драма, повлекшая за собой гибель офицера и 25 матросов.

Катастрофа эта настолько тяжело отразилась на нашем кадре "подводников", что я не могу не занести ее на страницы своего дневника.

Опытная лодка, обыкновенно вмещающая двенадцать человек, начала погружение для практики и обучения команды, имея в себе тридцать семь человек, из которых, кроме командира, было еще два офицера.

Началось погружение на месте - лодка принимала в цистерны водяной балласт.

Оставалась уже малая плавучесть. Лодка готова была погрузиться на дно; предстояло только закрыть главную крышку и уничтожить оставшуюся плавучесть.

Но в это время недалеко от места погружения проходил пароход; волна от него добежала до лодки, покрыла ее и заглянула в не закрытый еще люк. Этого было достаточно, чтобы она устремилась ко дну.

Ужас смерти в первый момент сковал мысли несчастных заключенных, видевших, как в незакрытый люк хлынула вода. Огромная опасность, однако, быстро вывела людей из оцепенения. Бросились закрывать крышку... заработал опускающий механизм... Сразу уменьшилась и стремительность потока... Вот механизм стал, крышка прикрыта. Спасение еще возможно,- водой залита только часть лодки,воздуха может хватить, пока подоспеет помощь извне... Вырываются крики облегчения, но тотчас обрываются и замирают,- вода продолжает прибывать...

Крышка, оказывается, закрыта не до места; один из экипажа, ближайший к выходному люку, искал спасения через этот люк и уже был на пороге его, но подводное судно не пожелало расстаться со своей жертвой, и, захваченный закрывавшейся в это время крышкой, человек был раздавлен ею: и только кости его противостояли объятиям судна, которому он вверил свою жизнь, они-то и не позволяли люку закрыться до места.

Вода прибывала. Становилось тяжело дышать...

Все способы найти спасение, казалось, были уже исчерпаны.

В сознании оставались уже немногие. Они были по грудь в воде, но отчаянная борьба со смертью продолжалась... Кое-кто толпился у выходного люка. Наконец кто-то снова стал открывать крышку... вода быстрей кинулась внутрь; сгущенный от давления воздух начал вырываться наружу... Невидимою рукою судьба направляла некоторых избранных к выходному люку и выбрасывала через него на поверхность воды. Так спаслось из тридцати семи - всего двенадцать человек, подобранных со шлюпки, то есть как раз столько, сколько эта лодка должна была вместить во время своего нормального погружения, так как по проекту экипаж этой лодки был ограничен именно этим числом.

Погиб и командир{8}. Не имея опытности, молодой в деле подводного плавания, он погубил себя и повлек смерть большинства вверенного ему экипажа. Кто виноват?..

Один французский морской писатель ответил на этот вопрос.

Вот что говорит он относительно этой катастрофы:

"...Гибель этой подводной лодки произошла исключительно от небрежности. Экипаж лодки обычно состоял из 12 офицеров и матросов, но во время несчастного случая на ней оказалось 37 человек,- излишек был взят для обучения.

Лодка стояла в реке, где плотность воды значительно меньше морской. Прибавочные и обучающиеся люди увеличили вес лодки, стеснили команду и оставили открытым люк, в надежде спастись в случае несчастья. Приготовление погрузиться и впуск воды в балластные цистерны начался с открытой крышкой, и таким образом открытый люк попал в воду раньше, чем его успели закрыть. Несмотря на старания, его не удалось закрыть; лодка наполнилась водой и пошла на дно. Из команды 25 человек погибло. Воздух скопился и сжался в верхней части кормового отделения, где и столпились оставшиеся в живых люди. Электричество горело несколько часов, то есть до тех пор, пока вода не закрыла совсем батарею.

Недостаточно иметь подводное судно в порядке, чтобы считать его боевой единицей, - обучение команды составляет очень большой фактор в подводном плавании.

Нужно постоянно помнить, что время, терпение, внимательное обучение команды, частые упражнения и проч.- главное на подводной лодке".

У нас об этом, конечно, забыли...

26-го мая.

Сегодня мое подводное крещение - первый мой спуск под воду; я погружался на только что законченной лодке. Это всего только второй ее опыт; первое испытание на ней производил вчера сам изобретатель.

На лодке были сделаны подготовительные распоряжения, для чего пришлось отойти на более глубокое место; к этому же времени были закончены испытания водяных отсеков, и наполнены все хранители воздухом, сжатым до 150 атмосфер.

Погружение должно было происходить на месте без хода.

По команде изобретателя каждый из экипажа и обучающегося состава занял свое определенное место внутри лодки. Я устроился в самой боевой рубке, в которой обыкновенно сосредоточивается управление лодкой и помещается командир, которая оставалась теперь свободной, так как изобретатель на первых опытах решил находиться посредине (внутри) лодки, чтобы иметь возможность, пока команда еще не обвыклась, самому зорко следить за точным исполнением каждого переданного им приказания.

Ввиду того, что перископ, посредством которого лодка только и получает возможность наблюдать за всем происходящим на поверхности воды, еще не был установлен на место, находящиеся внутри лодки люди могли судить о последовательном переходе лодки из ее полного надводного состояния в полное подводное исключительно только по глубомеру, то есть прибору, показывающему в каждый данный момент глубину погружения лодки. Я же, находясь в командирской рубке, которая была снабжена четырьмя иллюминаторами для ориентировки без помощи перископа, получал возможность быть единственным свидетелем, как лодка, постепенно принимая водяной балласт в свои отсеки, будет погружаться, оставляя все меньшую часть своего корпуса над водой, пока совершенно не скроется с поверхности и не окажется на дне. Тут же около меня находились все сигнальные приборы, несколько контрольных манометров, показывающих глубину хода лодки под водой, рулевые приборы, телеграфы в машину и к рулям, электрический привод для вращения к перископу и проч.

Командир последний раз обошел верхнюю палубу, чтобы убедиться, в точности ли исполнены все отданные им приказания; затем спустился по трапу в открытый еще люк и занял свое место.

По его команде "Главный входной люк задраить"- крышка большого входного люка быстро опустилась на свое место, закрыв последний наш выход наружу. Когда задрайки были крепко завернуты, стоявший на этой обязанности матрос громко доложил командиру, что главный входной люк задраен, и этот ответ, казалось, на каждое лицо наложил заметный отпечаток какого-то острого ощущения, точно всех нас навсегда отрезали от живого мира и на наш единственный выход в этот мир плотно надвинули тяжелую плиту. С этого момента какое-то особое обаяние приобретает каждое слово, каждое движение командира, за которым тотчас же следует самое точное и пунктуальное исполнение - каждый отлично сознает, что теперь опытности одного человека вверена драгоценная жизнь всего экипажа лодки. Еще резче среди могильной тишины послышалась дальнейшая команда о наполнении балластных цистерн, и еще резче и еще неприятнее засвистел из водяных цистерн воздух, который быстро распространил в помещении лодки какую-то тяжелую, удушливую и сырую атмосферу - это вода наполняла отсеки и вытесняла оттуда воздух, постепенно увеличивая вес лодки и постепенно уменьшая ее плавучесть. Вскоре какая-то тяжесть в ушах, а также приборы не замедлили показать, что давление в лодке от прибывающего воздуха становится повышенным; чтобы разредить его, командир дает приказание открыть вытяжной электрический вентилятор, который быстро уравнивает давление и тотчас же снова герметически закрывается.

По сосредоточенному лицу командира видно, как зорко следит он за движением стрелки глубомера и пузырьком кренометра, чтобы вовремя остановить доступ воды в балластные цистерны, и как только он замечает тенденцию стрелки к резким скачкам, быстро отдает приказание застопорить наполнение главных балластных отсеков и затем начинает наполнение центральной цистерны, при помощи которой погружение становится более резким. Через стекла иллюминаторов командирской рубки стало видно, что вода уже прикрыла всю палубу, оставив над поверхностью воды только часть рубки. Вскоре вода подошла к самым стеклам, и волной уже начало захлестывать их, изредка закрывая и доступ сквозь них лучам солнца. Теперь в лодке остается уже самая небольшая остаточная плавучесть, с исчезновением которой лодка, как всякое тонущее судно, пойдет ко дну; с этой же плавучестью она совершает и свои переходы под водой - достаточно для этого только дать в машине "полный ход" и положить руль глубины на "потопление".

Пузырек кренометра, стоявший все время до сих пор на нуле, вдруг быстро отошел от нуля вправо и стал на делении "4"- этим

он давал знать, что на лодке появился крен на нос в 4°. Едва только командир пожелал принять предупредительные меры для восстановления нарушенного равновесия, как пузырек кренометра быстро покатился дальше вправо, и вместе с тем мгновенно стемнело в иллюминаторах рубки, и все, что оказалось незакрепленным в лодке, посыпалось к носовой ее переборке. Установившееся было решительными и хладнокровными приказаниями командира спокойное отправление командой ее обязанностей сразу сменилось у многих, благодаря неожиданной обстановке, особой нервностью, которая резко проявилась на многих лицах,- что, впрочем, являлось вполне простительным, так как погружение это для большинства из присутствующих было ведь только первым испытанием. Хладнокровие самого изобретателя вскоре, однако, снова заставило забыть нас о всех возможных опасностях и слепо довериться его опытности. Вскоре действительно равновесие ему удалось восстановить, и кренометр также спокойно установился на нуле.

В иллюминаторах рубки, в которой я находился, снова стало видно, что надстройка лодки уже почти вся ушла под воду, и на палубе небольшой волной уже переливалась вода; над поверхностью оставалась только командирская рубка. Началось дальнейшее погружение, но, несмотря на все старания командира предупредить появление нового большого крена, это ему не удавалось равновесие каждый раз нарушалось, и то нос, то корма быстро теряли плавучесть и шли ко дну - обнаружился один конструктивный недостаток, который препятствовал правильному погружению лодки на месте, отчего и неизбежны были эти крены в диаметральной (продольной) плоскости. Вскоре, однако, нам все-таки удалось кое-как погрузиться на самое дно, о чем ясно говорила, кроме глубомера, еще полная темнота в оконцах рубки. Все быстро освоились с новой обстановкой, и общее, несколько тревожное, настроение быстро исчезло. По приказанию командира были осмотрены все трюмы и вообще вся лодка, чтобы убедиться, нет ли где просачивания воды или течи, так как на глубине, при большом давлении окружающей среды, это должно резче обнаруживаться, чем у поверхности воды. Вскоре этот осмотр был закончен, и командир решился снова подняться на поверхность; раздалась его команда "по местам стоять, приготовиться к подъему"- и все снова заняли свои места.

Командир дает приказание "продуть балластные цистерны", слышится шипение это сжатый воздух поступил из воздухохранителей в водяной отсек, и лодка как пробка вылетает на поверхность. В иллюминаторах рубки становится сразу светло, и видно, как весь корпус уже вынырнул из воды; хотя долго

слышится еще резкий свист - это сжатый воздух продолжает очищать своим давлением все отсеки от того водяного балласта, который заставил лодку уйти на глубину. Последовательно с нескольких мест доносится команда, что цистерны продуты, следовательно, лодка уже находится в полном надводном состоянии.

Остается, перед тем как открыть входной люк, только медленно сравнять давление скопившегося в лодке воздуха с наружным нормальным давлением. Неприятное ощущение в ушах, какая-то тяжесть и показание специального манометра указывают на то, что в лодке довольно повышенное давление, для уравновешения которого и пускается вытяжной электрический вентилятор, чтобы сделать переход его к нормальному - постепенным.

Как только был пущен в ход вентилятор, мы стали свидетелями интересного явления - ясный воздух в лодке вдруг мгновенно сменился густым туманом: это при разрядке воздуха отделились находившиеся в нем водяные пары, и этот туман довольно долго еще расстилался в помещении лодки.

Вскоре защелкала лебедка - это открывался по приказанию командира главный входной люк, и все, довольные благополучным подъемом на поверхность, повысыпали на верхнюю палубу.

Таким образом, после почти трех часов пребывания под водой, мы закончили свои первые опыты. По окончании некоторых переделок лодки такие погружения ее должны будут происходить у нас теперь почти ежедневно...

3-го мая.

Вышел в море...

...Рано утром увидел на горизонте несколько дымков, почему тотчас начал поднимать якорь. Вскоре ясно обрисовались силуэты шести миноносцев, которые держали курс прямо на меня. Предполагая, что это неприятельские миноносцы, я хотел было начать погружение, чтобы принять атаку в подводном состоянии, но... вспомнил предписание начальства - не нырять, да и кроме того, решил, что при достоинствах моей лодки погрузиться до приближения миноносцев все равно не удастся.

Однако стоять на месте становилось бессмысленным, поэтому снялся, дал полный ход вперед и пошел под берегом, думая проскочить за остров незамеченным на его фоне. Но маневр мой, по-видимому, был обнаружен, так как группа из трех миноносцев отделилась и пошла на пересечку моего курса. Тогда, памятуя традиции всех наших героев настоящей войны, отдал приказание помощнику заложить у бензиновых цистерн два пироксилиновых

заряда... Но вдруг, когда расстояние уже сильно сократилось, к своему смущению, узнаю свой флаг оказывается, наши!.. Видно было, что и там узнали меня, так как весь отряд быстро свернул в сторону. Однако, не имея ни малейшего желания показывать, что мой-то полный ход был вызван желанием избежать встречи с ними, я упорно продолжаю держать тот же курс, каким шел, и вскоре выхожу в открытое море, где начало сильно покачивать.

Желая поскорее укрыться от качки, взял курс на ближайший пролив, которым хотел сократить путь.

Когда был в самом узком месте прохода, неожиданно был остановлен непонятным флагом на сигнальной береговой мачте. Полез в сигнальную книжку, одну, другую,- значения этого флага никак и нигде найти не мог. Оставалось спросить семафором: "Что означает флаг?"- получаю ответ: "Стоит сеть минного заграждения". Зная прекрасно, что здесь ее не должно быть, пораженный, спрашиваю: "Где?"- ответ: "Не знаем!" Спрашиваю снова: "Свободен ли проход?"получаю тот же ответ: "Не знаем!"...

Не понимая, в чем дело, и не видя цели подъема флага, значение которого, по-видимому, не понимали даже и те, кто его поднял на сигнальной мачте, не зная, где заграждения, о которых говорили с семафора, и не желая поворачивать в обратный тяжелый путь в качку, даю приказание: "Полный вперед..."- и благополучно проскакиваю проход. А затем захожу в бухту, где решил остановиться на несколько дней практики.

Вернусь, однако, к разъяснению моего указания на то, что при встрече с предполагаемым неприятелем я сначала хотел было принять атаку в подводном состоянии, но... вспомнил предписание начальства. Дело вот в чем. Начальство мое, отправляя меня в море и, конечно, зная прекрасно, каким опытом подводного плавания я обладал, пройдя самый ничтожный его курс и боясь взять на себя ответственность в случае гибели моего экипажа и катастрофы с лодкой, решило выйти из трудного положения и дало мне, на всякий случай, предписание, конечно словесное,- в течение этого "боевого похода"- не нырять...

При встрече с неприятелем моя лодка лишалась, таким образом, единственной своей защиты - воды, обесценивая и все средства нападения, так как лодка этого типа являлась опасной для неприятеля только в подводном состоянии по той простой причине, что только в таком положении она могла пользоваться своими минными аппаратами.

Интересно, какую цель преследовало тогда начальство при отправке в море военного судна, на которое были затрачены большие средства и которое рисковало во время похода встретиться и с неприятелем?..

Нет сомнения, что наш неприятель, при всем его знании своего противника, не рискнул бы даже предположить, что он безбоязненно может подойти к игрушечной лодке и взять ее голыми руками - она все равно не посмеет стрелять...

Прямо какая-то злая карикатура!.. Лодка под военным флагом, имеющая единственную защиту - воду, при встрече с неприятелем не посмеет воспользоваться и этой защитой, так как на это нет разрешения начальства...

Это что-то уж очень похоже на нашу царь-пушку, которая никогда не стреляет, и на тот царь-колокол, который никогда не звонит...

8-го июня.

Сегодня шестой день, как стою я в бухте и практикуюсь в нырянии, вопреки предписанию начальника, так как пришел к тому заключению, что если даже мои испытания и завершатся катастрофой, то все равно моему начальнику уже некого будет привлекать тогда к суду за нарушение приказания, если же лодка благополучно закончит опыты и вернется невредимой в порт, то ведь... победителей не судят.

Сегодня до обеда совершил девятое по числу ныряние за этот поход.

Погрузился на дно на глубину 11-ти сажен в расчете пробыть там для опыта пять часов. Чтобы чем-нибудь занять время, на дне устроили мы маленький концерт: помощник сыграл на мандолине, а затем несколько человек из команды играли на балалайках. Слышно было, как где-то прошел пароход,- настолько отчетливо доносился шум от работы его винта.

После обеда, который был изготовлен на электрической кухне и который почему-то показался особенно вкусным в подводном царстве, прилег отдохнуть.

Отлично проспав часа два в то время, когда на поверхности было свежо и покачивало, когда уже истекли желаемые пять часов, отдал приказание приготовиться к подъему на поверхность.

Немедленно команда заняла свои места по расписанию. Отдал приказание "Продуть водяные цистерны".

Зашипел сжатый воздух в трубах, быстро вытесняя воду из всех балластных отсеков, но лодка точно приросла ко дну,- не было заметно ни малейшего ее движения, что определенно показывал глубомер, который упрямо стоял на делении "11 саж.". Становилось ясно для всех,- раз весь водяной балласт был уже за бортом и лодка не поднималась,- что ее засосало в жидкий ил...

Какое-то острое напряжение водворилось в лодке...

Все внимание команды приковалось ко мне.

Я сделал невероятное усилие сохранить хотя наружное

спокойствие, так как не было ничего опаснее в такой критический момент под водой передать хоть малейшее волнение кому-нибудь из матросов, из которых каждый, имея ответственную обязанность, под влиянием растерянности мог понаделать много непоправимых и роковых ошибок.

Мурашки, признаться, пробежали по телу... Быть заживо погребенным и не иметь возможности даже дать о себе знать - нет, конечно, ничего ужаснее. На этот случай каждый из нас имел одно спасение - револьвер...

Однако надо было действовать... Решил испытать последнее средство, которое в подобных обстоятельствах иногда являлось спасительным: нужно было, дав полный ход в машине, начать расшатывать лодку с борта на борт и попытаться таким путем вырвать ее из цепких объятий жидкого ила.

"Что?.. Никак, краб вцепился и держит?!"- вдруг среди этой напряженной атмосферы донеслись до меня слова, произнесенные одним матросом, который никогда не пропускал ни одного случая, чтобы не отпустить хоть что-нибудь похожее на остроту, чем был незаменим на лодке. Всегда свое шутливое настроение он передавал и всей команде, что в другие тяжелые моменты под водой было прямо-таки драгоценнейшим кладом.

"Это, брат, не краб, а, вероятно, черимс!"{9} - поторопился добавить я, чем неожиданно для себя вызвал взрыв дружного смеха,- я совершенно упустил из виду, что "черимс"- это прозвище, данное командой начальнику нашей флотилии, да и, кроме того, позабыл, что команде о предписании начальника - "не нырять" ведь тоже было известно.

А появился смех - явилось и спокойствие, и хладнокровие у всех. Моментально устроили искусственную качку, дали полный ход вперед, и лодка дрогнула... Стрелка глубомера слегка запрыгала, затем быстро пошла к нулю. Шум от падения стекающей с палубы воды и свет в иллюминаторах командирской рубки скоро дали знать нам, что мы уже на поверхности.

Как-то не хотелось верить, что еще несколько минут назад все были на краю гибели... Слышались новые шутки и смех команды, которая после пяти с лишком часов под водой вся вывалила наверх "потянуть трубку"...

2-го октября.

Сегодня уже ровно неделя, как я блуждаю в море на своей подводной лодке, и все-таки как-то не хочется возвращаться в порт.

Надо было, однако, подумать и о команде, которая тоже ведь могла переутомиться от беспрерывной работы в этой тяжелой и опасной обстановке. Каково же было мое удивление, когда на мое

предложение вернуться к отряду команда хором подхватила просьбу "еще поплавать". И я вспомнил один наш миноносец, который после каждого своего похода возвращался с моря непременно с каким-нибудь серьезным повреждением в машине, которое потом неделями заставляло простаивать его в порту в ремонте. Очевидно, на каждом судне, как в каждой семье, возможна различная атмосфера: в одной живется легко, а из другой - "душа вон просится"...

Признаться, это не могло не польстить моему самолюбию. Впервые на корабле я почувствовал во всем экипаже судна такую громадную сплоченность, такую крепость внутренней организации, такую общность интересов и такой избыток силы, побеждающий даже инстинкт самосохранения.

И действительно, нельзя было не преклоняться перед каждым из команды нашего отряда. Что пригнало его сюда, на подводные лодки, в это горнило опасности, где каждая минута могла стоить ему жизни, где на каждом лежала масса обязанностей и тяжелой работы, в то время когда на большом линейном корабле он мог бы почти избавиться от них. Офицер мог еще рассчитывать у нас на всякого рода "благополучия", ничего ведь подобного уже не мог ждать матрос, между тем сколько бескорыстного служения было видно в каждом его шаге на лодке, сколько идейного исполнения своего долга, чуждого каких-либо эгоистических целей.

После обеда и отдыха команды я решил перейти из надводного в подводное положение. На поверхности становилось очень свежо, появилась большая волна, почему лодку, лишенную килей, начало настолько сильно покачивать, что я стал опасаться повреждения баков аккумуляторной батареи - появление серной кислоты в трюмах не особенно улыбалось мне; я готов был примириться с соседством даже другой лодки под водой, только ни в коем случае не с соседством водорода и кислорода, которые сообща образуют гремучий газ. Достаточно небольшой тогда искры, чтобы этот газ произвел самый ужасный и опустошающий взрыв на лодке, а ведь при наличии в ней массы электрических приборов - недостатка в таких искрах никогда не бывает. Насколько серьезны последствия такого взрыва, говорит случай с одной лодкой в Англии, где, по-видимому, такой же взрыв превратил всю ее команду в статуи: при подъеме лодки со дна все люди были найдены мертвыми в том положении, которое говорило за то, что смерть поразила весь экипаж мгновенно - никто не успел даже бросить своих занятий...

Когда я погрузился и пошел по перископу, странным показалось, как сразу же исчезла качка, и лодка спокойно под

водой устремилась вперед. Перископ почти все время заливало волной, но все-таки ориентироваться по нему было еще возможно.

Вскоре, однако, волна настолько усилилась, что удары ее стали чувствоваться уже и на лодке, и хотя она и продолжала довольно хорошо держать свой курс, тем не менее такие толчки были опасны для верхней ее надстройки, поэтому я решил погрузиться на такую глубину, где волна была уже бессильной против нас. Для этого пришлось уйти под воду вместе с перископом, только изредка показывая его на поверхности для необходимой ориентировки, и поддерживать курс по глубомеру и жироскопу{10}, который пришлось пустить в ход взамен обыкновенного компаса. Действие этого последнего при погружении лодки становится очень неправильным на том основании, что магнитная стрелка под водой теряет свои свойства.

Один раз, когда я всплыл на поверхность, чтобы через иллюминаторы рубки проверить свой курс, волна с такой безумной силой ударила в лодку, что почти вся команда попадала с своих мест, и я едва удержался в своей рубке, а сама лодка так затряслась в какой-то ужасной судороге, что мне показалось, что вот-вот она не выдержит и разлетится по частям... Поэтому я быстро поторопился снова нырнуть туда, где было поспокойнее.

Однако долго идти в такой неприятной обстановке было невозможно, нужно было подумать и о чем-нибудь другом, к тому же аккумуляторная батарея у меня была и без того уже довольно сильно разряжена. К счастью, невдалеке находилась бухта, хотя сейчас и открытая для ветра, но не особенно глубокая и с хорошим песчаным грунтом, куда, при желании, и можно было укрыться от непогоды.

Так и сделал - взял курс на эту бухту; когда находился посредине ее на глубине около 18 сажен, остановил машину, почему тотчас вынырнул на поверхность, но вслед за этим немедленно прибавил плавучесть, отчего камнем полетел на дно...

После страшного на поверхности шума и рева волн, на дне нас сразу окружила такая мертвая, гробовая тишина, такая тьма, что даже нам, уже привычным к таким резким переменам, стало как-то жутко. Но все-таки такое сидение на дне я предпочитал пребыванию на любом корабле на поверхности в такую дикую погоду.

Быстро, однако, человек осваивается со всякой обстановкой; несмотря на глубину в 18 сажен, мой экипаж скоро забыл, что он на дне моря, и почувствовал такую потребность в еде, что не было никакой уже возможности удержаться от соблазна пустить в ход электрическую кухню, и вскоре все мы с большим аппетитом принялись за свои пайки...

Был уже седьмой час вечера, когда я стал подумывать и о подъеме на поверхность, так как оставаться на ночь на такой довольно изрядной глубине, и притом на дне, не представлялось особенно соблазнительным, становиться же на подводный якорь тоже не хотелось.

Едва только успел и отдать распоряжения о приготовлении к подъему на поверхность, как вдруг из командирской рубки с бледным, страшным лицом не появился, а буквально выбросился мой боцман, который за минуту до этого влез туда, чтобы опробовать там все приборы. Лицо его выражало такое изумление, такой немой ужас, что у меня чуть не подкосились ноги, я почувствовал, что быстро теряю остатки самообладания.

"Там что-то..."- едва расслышал я его слова; больше ничего он

не в состоянии был произнести и только каким-то резким, отчаянным движением указал наверх.

Я собрал в себе все свое мужество и бросился в рубку... Правда, там самообладание вернулось ко мне, но тем не менее зрелище, так ужаснувшее моего испытанного боцмана, поразило и меня,- сквозь иллюминаторы, в темноте, окружающей лодку, виднелся какой-то странный свет... Непрозрачность воды мешала разобрать, откуда он исходил, но было ясно одно: что он несомненно находился где-то невдалеке от нас, впереди лодки.

Первая мысль, что это какое-нибудь морское животное с неведомым источником света, не особенно укладывалась в моей голове, поэтому оставалось одно жуткое предположение - не находилась ли возле нас по соседству какая-нибудь таинственная подводная лодка...

Когда я оправился от первого острого и всепоглощающего впечатления, я решил немедленно подняться на поверхность, хотя бы наверху ревел самый ужасный ураган.

По счастью, когда мы всплыли на поверхность, погода уже немного улеглась.

Когда я вылетел на верхнюю палубу, а за мной и мой боцман, все еще бледный, мы оба остановились как вкопанные, и я почувствовал, как постепенно краска смущения стала покрывать мое лицо, и вслед за этим мы оба почти одновременно вдруг разразились громким смехом; наше внимание было сосредоточено на носу лодки, где мы неожиданно заметили причину нашего невольного на дне ужаса - на штаге почему-то горели опознавательные фонари...{11}

Вероятно, боцман, когда был в рубке, нечаянно для себя включил их, за что первый же и был так жестоко наказан.

Удивительно, насколько, однако, тяжело отзывается на нервной системе продолжительное плавание под водой; достаточно другой раз какой-нибудь мелочи в подводном царстве, чтобы вызвать целую бурю суеверного страха и неожиданной тревоги, от которых так недалеко и до несчастия...

4-го октября.

Сегодня утром вернулся я наконец к своему отряду, который стоит сейчас в бухте невдалеке от порта.

Теперь наш отряд представляет уже солидную флотилию из целой серии подводных лодок и одного транспорта, который служит для нас нашей главной мастерской, где исправляются все повреждения лодок, нашим складом, где находится на хранении все лишнее имущество отряда, общей нашей "кают-компанией" и, наконец, общим жильем, поэтому этот последний и получил у нас название "мамаши подводных лодок".

И. Ризнич. Подводные лодки в морской войне

Иван Иванович Ризнич - один из пионеров русского подводного плавания. Выпускник Морского корпуса. Командовал в 1906-1908 годах подводными лодками "Лосось", "Стерлядь". Автор "Командных с лов по управлению подводными лодками", теоретических брошюр и публичных лекций. За пропаганду прогрессивных взглядов был уволен с флота в запас. Призван по общей мобилизации в 1914 году и назначен командиром дивизиона подводных лодок особого назначения. В 1917 году на подводной лодке "Святой Георгий" совершил первое океанское плавание среди русских подводников, перейдя из Средиземного моря в Белое.

Военное значение подводных лодок можно пояснить следующим примером: 11 января (1912 г.- Н. Ч.) в Нью-Йорк, по сообщениям газет, прибыл пароход из Бомбея; на нем оказалось несколько трупов и около двадцати умалишенных; остальные пассажиры и команда все были в страшно подавленном состоянии, некоторые даже поседели. Оказалось, что причиной этого несчастья и волнений были несколько ядовитых змей-кобр, каким-то образом выбравшихся из ящика, в котором их перевозили. Казалось бы: неужели несколько десятков людей не могли справиться с ничтожным количеством змей? На деле выяснилось, что с врагом, почти невидимым среди тюков и внезапно жалящим, борьба оказалась невозможной и люди отказались даже от мысли уничтожать змей.

По описанию очевидцев, команда судна и пассажиры были настолько терроризированны, что не спали, ожидая с минуты на минуту нападения невидимого врага. По палубам метались люди с истерическими криками, и были даже попытки выброситься в море. На корабле, по описанию корреспондента, царил ужас.

Совершенно такое же проявление ужаса испытывает команда судна, находящегося в водах, где может подозреваться присутствие подводной лодки: действительно, нет более ужасного врага, чем невидимый, притом наносящий смертельные поражения и неуязвимый.

Это чувство ужаса испытывают даже на маневрах, и тот факт, что во время ожидания атаки никто из команды не ложится спать, известен всем, кто хоть раз присутствовал при таких атаках. Быть может, это чувство притупится, когда атаки подводных лодок войдут в привычку, но оно никогда не исчезнет; а во время войны, когда опасность от подводных лодок будет действительной, ужас будет так же властно царить на эскадре, как царил на японских и русских судах после взрывов "Петропавловска" и "Хатцузе", и будет повторяться беспорядочная паническая стрельба по воде -

по настоящей или воображаемой подводной лодке.

...Мне кажется, что в настоящее время от подводной лодки достигнуто очень многое и развитие пойдет только в сторону увеличения тоннажа вследствие увеличения подводной скорости.

* * *

Подводное плавание считается вообще чем-то новым, но на самом деле уже с 1620 года в этом направлении делались шаги разными изобретателями; конечно, несовершенства техники не позволяли достигнуть достаточно хороших результатов, вследствие чего можно говорить, что подводные лодки появились только в самые последние годы прошлого столетия, так как только с этого времени мы видим подводные лодки, способные совершать переходы и приближающиеся несколько к миноносцам.

В 1903 году у нас в России была только одна лодка, с которой производились опыты; наступившая война заставила нас энергичнее взяться за постройку лодок, и в этом отношении Балтийский завод, построивший все лодки Беклемишева и Бубнова{12}, побил рекорд в быстроте постройки, хотя потом лодки долго переделывались.

Лодки Беклемишева и Бубнова, так называемый русский тип, похожи по наружным обводам на миноносец, и действительно, эти лодки, при водоизмещении в 150 тонн, дают скорость большую, чем все остальные лодки того же тоннажа (нужно сказать, что чем тоннаж больше, тем можно требовать большую скорость). Но как подводные суда лодки Беклемишева и Бубнова, насколько мне известно, уступают лодкам Лэка и Голланда - первым в управлении глубиной, вторым, главным образом, в быстроте погружения.

Все лодки, построенные на Балтийском заводе, почти сейчас же погружались на особые выработанные у нас же, тележки и отправлялись на восток. Одновременно с этим были выписаны из Америки две лодки: одна "Протектор", а другая Голланда, знаменитый "Фультон", которые после обучения команд тоже были отправлены во Владивосток; в то же время по типу "Протектора" в Либаве и по типу Голланда в Петербурге, на Невском заводе были заказаны подводные лодки, которые должны были быть отправлены тотчас после постройки и испытания по особо выработанной программе. Первая из лодок, начавшая плавание после испытания, - была лодка "Щука", под моей командой, на которой с 30-го мая по 19-е июня происходило обучение под руководством американцев-инструкторов. Уже с 19-го июня американцы уехали, а 26-го июня, через неделю, лодка сделала самостоятельный переход из Биоркэ в Кронштадт. Это плавание дало возможность судить о недостатках, которые надо

устранить как на этой лодке, так и на других, строившихся в Петербурге, на Невском заводе. Затем лодка отправилась в Транзунд и была погружена с полуторным числом команды на 12 часов, причем через 12 часов были взяты анализы воздуха в лодке, и оказалось, что углекислоты в воздухе было 3, 2%. Перед подъемом на поверхность был сделан опыт вентиляции лодки согласно тому, как я говорил, и этот опыт был настолько удачен, что когда люди вышли из лодки, то не ощущали разности между наружным воздухом и воздухом внутри лодки.

После достаточного обучения команды, подводная лодка "Щука" была погружена на тележку и отправлена на восток.

Лодки Владивостокского отряда бездействовали после войны, потому что перестраивались, а во время войны ходили только две лодки, а третья же не могла совершать дальнего плавания, так как была чисто электрическая. Противники подводного плавания особенно долго и упорно указывают на это бездействие лодок и выводят заключение о негодности их, упуская совершенно из вида, что офицеры и команда на большинстве лодок, благодаря спешке отправки, были недостаточно обучены и им приходилось обучаться уже самим. Лодки же Балтийского завода, которые численно и преобладали там благодаря молодости их, так как это были новые типы, не были настолько разработаны, чтобы могли быть вполне исправны, и хотя отличались некоторыми качествами, но имели и недостатки, а перевозка лодок в такую даль, как во Владивосток, требовала некоторой разборки, и потому при сборке выходили недоразумения: недостаток рабочих рук и требующиеся переделки обусловили окончательное бездействие подводных лодок. Однако все же две лодки - одна Балтийского завода, а другая типа Голланда - совершили дальнее плавание, и возможно, что если бы все это дело не было бы так ново и если бы средств во Владивостокском порту было бы больше, то эти лодки показали бы себя на деле в ином свете.

Во всяком случае, польза присутствия лодок во Владивостоке неоспорима уже и потому, что японцы, как говорят некоторые осведомленные люди, только потому не блокировали тесно Владивосток, что боялись подводных лодок. Нет никаких оснований не верить этим утверждениям, тем паче что у японцев в то же время было шесть подводных лодок того же типа Голланда, и они, конечно, знали, что подводные лодки оружие настолько сильное, что вступать в блокаду крепости, особенно тесную, по меньшей мере неразумно.

Таким образом, подводные лодки, даже запоздалые и с полуобученным составом, так как, повторяю, только на этих двух плавающих, а может быть, еще на двух-трех был до известной

степени обученный состав, сыграли свою роль в обороне крепости.

В 1906 году лодки Балтийского флота производили целый ряд удачных опытов. Две из них - "Стерлядь" и "Белуга"- совершили самостоятельное плавание, без конвоиров, причем последний переход в 250 миль, без захода куда-либо, был совершен в штормовую погоду и без всяких аварий. Лодка "Белуга" с конвоиром-миноносцем показала свои прекрасные качества в море, по сравнению с миноносцем, так как миноносец, вследствие свежей погоды и аварии, был выброшен на берег, в то время как лодка благополучно пришла по назначению.

Подводная лодка "Сиг" совершила громадный переход почти по всему Балтийскому морю тоже без особых инцидентов. В общем этот год показал, что, даже при ограниченном числе подводных лодок, подводное плавание у нас стало уже на твердую ногу и подводные лодки заняли свое место наряду с надводными судами. Многие, видевшие плавание лодок, совершенно переменили свой взгляд относительно бесполезности или ничтожества подводной лодки сравнительно с надводными миноносцами и пришли к заключению, что подводная лодка давно уже вышла из стадии опыта.

Переходя к личному составу лодок, следует сказать, что он должен быть поставлен в несколько другие рамки, чем личный состав всякого надводного корабля. Ввиду того, что совместного действия под водой нескольких лодок нельзя ожидать, так как лодки друг друга не видят, и лодки только могут быть высланы отрядом для известной цели по заранее выработанному плану и в известное место, с погружением же они делаются вполне самостоятельными. Значит, командир лодки должен обладать инициативой в полной мере. Это тем более важно, что вся система воспитания у нас во флоте сводится к тому, чтобы убить эту инициативу и не дать возможности развиться этому качеству, так необходимому для военнослужащих. Что же касается нижних чинов, то, так как каждый матрос на подводной лодке является лицом на счету и несущим вполне ответственные обязанности, приходится требовать и от него того же качества, конечно, в известной мере.

Вторым качеством, необходимым для командира лодки, является самостоятельность. Я отделяю самостоятельность от инициативы в том смысле, что инициатива подразумевает лишь возникновение и развитие известных вопросов. Но командиру лодки должно быть предоставлено и от него должно требовать, чтобы он принимал решения самостоятельные, иногда несогласные с заранее полученными приказаниями.

Следующим требованием является решительность, так как промедления в решениях являются по последствиям более важными на тихоходных подводных лодках, чем на более быстроходных надводных судах. Всякая атака требует известного процесса творчества. Это качество безусловно индивидуально и так необходимо, что я о нем не буду распространяться, но при выборе командиров необходимо его иметь в виду.

Знание дела особенно важно в нижних чинах, которые теперь при краткости службы не успевают войти в курс его, поэтому мне кажется, что подводное плавание до тех пор не будет стоять на достаточной высоте, пока команда не будет почти вся состоять из сверхсрочнослужащих нижних чинов. Пока же не делают ничего, чтобы их задержать на службе.

Для командира подводной лодки требуется, кроме знания лодки, нечто особенное, что некоторые называют философией подводного плавания, а именно: умение пользоваться всеми преимуществами, даваемыми тем типом, которым он командует, и вместе с тем уничтожение, по возможности, недостатков своего типа посредством особой комбинации своих действий. Про наш личный состав можно сказать, что офицеры вообще скорее ближе к идеалу, зато нижние чины, при полном непоощрении к сверхсрочной службе, очень неважны в смысле знаний.

Вопрос гигиены в деле подводного плавания стоит пока на довольно низкой ступени развития и внимания не привлекает, хотя этот вопрос при частых отравлениях бензиновыми газами должен был бы быть разработан более основательно. Конечно, люди, поступающие на подводные лодки, подвергаются особым осмотрам и выбираются с некоторой осмотрительностью, но в дальнейшей службе никаким особым рамкам жизни не подвергаются.

* * *

Служба на подводных лодках соответственно гораздо опаснее в мирное время, чем в военное. Это лучше всего видно из табелей гибели лодок за прошлые годы, когда в мирное время, при ничтожном количестве лодок, за 1904, 1905 и 1906 гг. зарегистрировано около 90 человек, погибших на подводных лодках и около 15 раненых. Самой ужасной является гибель английской лодки a1, погибшей под английским пароходом, который сорвал ей крышку с рубки. Затем гибель лодки "Дельфин", погружавшейся на Неве в ненормальных условиях, благодаря усиленному почти в три раза комплекту команды, во время приучения людей к погружению, причем случайно в открытую еще крышку люка брызнула вода, что вызвало панику, и, вместо того чтобы крышки закрыть, они были еще более

открыты,- и лодка погибла. От незакрытой же крышки погибла лодка "Фарфадэ", причем люди, когда лодка была поднята, были еще живы, но, лишь вследствие лопнувших талей, лодка погрузилась снова на дно, причем люди погибли, будучи обварены кислотой из аккумуляторов. Лодка Ад погибла вследствие того, что, после всплытия и продувания части цистерн, нетерпеливый командир дал полный ход, и от случайного наклона и малой плавучести вода начала вливаться в люк, и лодка пошла на дно. В 1906 году погибла лодка "Лютэн", при не вполне еще точно выяснившихся обстоятельствах, но во всяком случае непосредственной причиной был разрыв цистерны. Самое вероятное - это то, что в один из забортных клапанов, или клинкетов, попал камень, вследствие чего клинкет, или клапан, не закрывался до места, а так как не все цистерны строятся с расчетом выдерживать максимальное давление, на которое рассчитана сама лодка, потому что построить такие цистерны было бы слишком дорого и лодка была бы слишком тяжела, то часть цистерн рассчитана на очень малое давление; поэтому если лодка попала на глубину, превышающую по своему давлению крепость цистерны, то вода выдавила ее и наполнила лодку. Причем выяснились следующие подробности: как лодка "Фарфадэ", так и лодка "Лютэн" принадлежат, кажется, к единственным типам лодок, имеющим водонепроницаемые отделения. В обоих случаях отделения не спасли лодку от гибели и, быть может, содействовали ей, а поэтому мое утверждение, сделанное два года тому назад, относительно неприменимости водонепроницаемых отделений для подводных лодок на практике получило подтверждение; вторая подробность заключается в том, что на лодке "Лютэн" имелся отцепляемый свинцовый груз; этот груз уже в доке пришлось отбивать молотами, так как он не отцеплялся,- вероятно, лодка перед тем ударилась о грунт, груз деформировался и в нужный момент оказался заклиненным.

Этот случай показывает, что действительно совершенство конструкции, о чем я раньше тоже говорил, является более надежным средством для спасения лодки, чем отцепляемый, бесполезный в обычное время, груз. Кроме этих случаев гибели лодок вместе с людьми, происходила масса случаев, очень близких к гибели, из них два: столкновение подводной лодки "Бонит" с броненосцем "Суфрэн" и столкновение английской лодки А8 с пароходом "Кот" являются самыми любопытными. Так, подводная лодка "Бонит" находилась под водою на глубине двадцати метров и занимала тот район, который был поручен ее защите. Эскадра приближалась к месту ее стоянки, и в то время, когда лодка поднималась, чтобы осмотреться перископом,

командир лодки заметил темный силуэт броненосца, идущего прямо на лодку и находившегося от нее уже в 10 сажен. Он скомандовал погружаться, но лодка не успела этого сделать и ударилась в борт броненосца, к счастью в броню, благодаря чему не очень повредила броненосец, но зато раздавила в гармонику себе всю носовую часть, корпус остался цел, благодаря чему она, продув цистерны, всплыла.

Случай с английской лодкой А9 почти аналогичен. Если бы команда в одном или другом случае хоть немножко бы растерялась, то, конечно, лодка погибла бы.

По таким случаям можно только оценить, как высока должна быть степень подготовленности людей. Мне в 1906 году пришлось довольно долго плавать на подводной лодке, и у меня был случай, который только в слабой степени демонстрирует самопожертвование и самообладание наших матросов. После ночного перехода мы пришли в Либаву, и я ушел в домик около места нашей стоянки переодеться, но не успел я снять пальто, как вбегает матрос и говорит, что "Серлядь" тонет; я побежал к лодке и застал ее уже почти погруженную кормой, но затем она начала быстро выпрямляться; причиной затопления оказалась забывчивость одного из машинистов, после похода не осмотревшего все забортные клапана, благодаря чему один из них оказался открытым, но характерно то, что никто с лодки не ушел, и боцман только распорядился позвать меня.

С давнего времени при постройке лодок обращают чрезвычайное внимание на изобретение разных спасательных средств для команды в случае гибели или аварии лодки. Конечно, очень важно иметь возможность при несчастном случае уйти с лодки, однако нельзя терять из виду, что злоупотреблять спасательными средствами отнюдь нельзя, и если спасательное средство уменьшает боевое -качество лодки, то, кажется, лучше сделать лодку более опасной, но зато и более действенной в боевом смысле. Постепенно приходят к тому, что, в случае несчастья,- а таковым чаще всего является или течь, или взрыв,- спасение может быть только в сильных помпах, и если помпы не помогут, то лодка гибнет, поэтому обращают, главным образом, внимание на то, чтобы потонувшая лодка могла указать свое место и быть поднятой средствами ближайшего порта.

Действительно, если в лодке получится пробоина в нижней части, которая обыкновенно защищена цистернами, и если эти цистерны не в состоянии выдержать давление воды, то все-таки, наполнив лодку воздухом из воздухохранителей, можно избегнуть гибели людей, так как вода не поднимется выше уровня пробоины.

С этого момента, если моторы не залиты водою и помпы можно пустить в ход, начинается борьба между помпами и прибывающей водой. Если моторы залиты водою, то и тогда можно пробовать бороться ручными помпами. Но в этом случае почти с уверенностью можно сказать, что борьба будет очень неравная, и по всем вероятиям лодка не будет в состоянии справиться сама с несчастьем, и потребуется помощь извне.

Гибель "Фарфадэ" уже заставила обратить внимание на трудность сообщения с внешним миром в случае гибели лодки даже на мелкой глубине. Поэтому у нас был придуман способ подачи особого буя, с телефонными штепселями, на поверхность, чтобы, при находке такого буя, присоединив к нему телефон, можно было бы узнать, что случилось с самой лодкой. Недавно в Harpers Weakly появилось описание такого буя и фотография, показывающие, что иностранцы одновременно с нами пришли к тем же результатам; у нас, кроме того, были сделаны особые приспособления для подачи на лодку, в случае несчастья, воздуха и пищи.

Некоторые думают, что водолазная камера, как камера лодки "Протектор", может служить средством для спасения в случае несчастья. Этот взгляд совершенно ошибочен, так как сомнительно, чтобы, начиная уже с глубины 10 сажен, человек мог быстро подняться на поверхность. Дело в том, что давление воды на организм на глубине настолько велико и так быстро будет уменьшаться при приближении к поверхности, что люди или получают разрывы сосудов и погибнут сейчас же, или не будут в состоянии принимать меры к дальнейшему спасению. Гораздо правильнее способ спасения лодки, который был применен на одной из американских лодок Pourpoise, когда она попала на такую глубину, что корпус начал течь,- команда всю энергию употребила на действие ручными помпами, и лодка в конце концов поднялась на поверхность; для этой же цели служит откидной груз, но недостаток его тот, что он является в обычное время бесполезным для плавания.

* * *

В общем достоинство лодок заключается в том, что они совершенно невидимы. Действительно, перископ идущей в атаку лодки немыслимо заметить дальше 400 морских (6 футовых) саженей, но если бы даже перископ и был замечен, то и тогда повредить его очень трудно. Кроме того, последние минуты перед атакой лодка идет совсем под водою, и даже перископ невидим. Управляется лодка тогда посредством компаса, который в общем действует на подводных лодках довольно хорошо.

Неуязвимость является вторым качеством лодок. Оказалось,

при опытах, сделанных во Франции, что с расстояния, точно известного, в неподвижно стоящую мишень, изображавшую подводную лодку, с дистанции 1000 метров, то есть на одну версту, попадания было всего 8%. Но как только мишень эту погрузили на 10 сантиметров под воду, то попаданий не получилось ни одного, несмотря на то что местонахождение мишени было точно известно. Между тем поражающая сила подводной лодки довольно значительна. Так, на 120-тонных лодках имеются уже три мины, причем стрельба ими ничем не разнится от стрельбы минами с надводных судов, и поэтому вероятность попадания можно считать значительно превышающей 50% с расстояния одной версты.

Опыты, произведенные во Владивостоке при стрельбе боевой миной, показали, что лодка на расстоянии 400 сажен не получает никаких повреждений при взрыве мины и даже звук взрыва не представляет ничего ужасного.

Вместе с улучшением лодок, казалось бы, должен был бы выработаться и способ защиты от них, между тем у современной лодки вполне определенного неприятеля еще нет, предлагались сети для ловли подводных лодок, но они оказались на практике бессильными, так как подводная лодка такие сети или разрывает, или срывает с якорей.

За последние сорок лет военные флоты пережили полное перерождение. Борьба между пушкой и броней продолжается все время, причем победы сменяются поражениями, и теперь только мина может считаться непобедимой, миноносец же мало-помалу уступает место подводной лодке. Англия и Франция, два самых крупных морских государства, уже строят подводные лодки в большем количестве, чем миноносцы.

Для полного развития подводного плавания, которое хотя и не является особенно молодым по своей почти 300-летней истории, но практически стало на твердую ногу только недавно, требуются некоторые усовершенствования. На первом плане надо поставить усовершенствование современных тепловых двигателей. Будучи крайне продуктивными по сравнению с паровой машиной, они вместе с тем очень хрупки и еще недостаточно разработаны. Попытки в этом направлении уже есть, и, кажется, тепловая турбина - вопрос близкого будущего.

Следующим пунктом на пути усовершенствования надо считать аккумуляторы. Существующие свинцовые аккумуляторы очень тяжелы, а продуктивность их очень мала, что мы и видели, когда сравнивали район действий. В то время, как двигатель внутреннего сгорания дает район в 15000 миль соответственного хода,электрическая установка дает район действий 135 миль.

Роль аккумуляторов для подводной лодки очень важна, так как электрические двигатели самые бесшумные и вместе с тем с неизменяющимся весом топлива; это последнее качествопостоянство веса - играет громадную роль, так как при расходовании топлива приходится изменять управление лодкой, и это расходование топлива может даже повести к тому, что лодка не будет в состоянии погрузиться, если нет соответствия между количеством топлива и водяного балласта. Кроме того, при употреблении электрического аккумулятора двигатель лодки не оставляет за собою никакого следа. Все же остальные двигатели выделяют газы, которые неминуемо образуют след, и подводная лодка будет видна на поверхности по следу, как и мина Уайтхеда. Современная же подводная лодка, как только нырнула, делается абсолютно невидимой и следа на поверхности не оставляет.

Наконец, к усовершенствованиям или, вернее, улучшениям дела специально в России надо отнести изменение срока службы на подводных лодках как офицерского состава, так и команды (для командиров лодок, например, установлен 2-летний срок, который безусловно недостаточен).

В смысле выбора величины лодок. Россия находится в самом затруднительном положении, так как нам приходится, с одной стороны, считаться со шкерами и мелкими берегами, а с другой стороны, с мореходностью лодок,- следовательно, являются два противоположных требования, которые обыкновенно и сопоставляют, как только заговорят о подводной лодке.

Никому не приходит в голову требовать, чтобы 120-тонная миноноска была так же мореходна, как миноносцы в 350-500 тонн и больше, между тем, когда говорят о мореходности подводных лодок, которые у нас в данный момент не превышают 150 тонн в надводном положении, самые снисходительные критики сравнивают их с миноносцами типа "Сокол" в 350 тонн. Пример, приведенный мною относительно лодки "Белуга", выдержавшей шторм, в то время как конвоирующего миноносца выбросило на берег, доказывает, что подводные лодки более мореходны, чем миноносцы большого тоннажа.

Подводное плавание только тогда будет иметь значение, когда будет оборудовано соответственное количество баз, на которых подводные лодки имели бы все необходимое как для снабжения, так и для жизни. Плавучие базы устроены во Франции в виде старых броненосцев, на которые посылается все, что необходимо для снабжения подводных лодок. Такие передвижные базы вполне могут служить опорными пунктами для подводных лодок; они даже важнее, чем береговые, так как могут следовать

за лодкой; следовательно, лодка, если их мало, может не быть ограничена строго определенным прибрежным районом действий.

Весь берег должен быть разбит на сектора, порученные каждой лодке в отдельности, и лодки, защищая такой сектор, вместе с тем являются хозяевами своего сектора. При такой системе каждому командиру легче будет узнать детально рельеф дна в своем секторе и все особенности своего района. Без этого условия трудно ожидать, чтобы подводные лодки использовали все свои преимущества.

Необходимость подводных лодок у нас выяснилась особенно рельефно во время всех порт-артурских операций. Нам даже известно, что артурский гарнизон делал шаги в этом направлении, построив одну лодку, которая потонула, к счастью, без людей, и начал, но, к сожалению, не докончил постройку другой подводной лодки. Насколько японцы боялись подводных лодок, видно из случая гибели японского броненосца "Хатсузе", во время которой прекрасно дисциплинированные экипажи японской эскадры устроили бешеную стрельбу в воду, думая, что мина, утопившая один из японских броненосцев, пущена с русской подводной лодки.

Моральное действие подводных лодок страшно велико. На него постоянно указывают авторы всяких сочинений по подводному плаванию. Так, эскадра Рожественского всю дорогу боялась подводных лодок и даже однажды уклонилась в сторону, приняв плывущую вертикальную гильзу за перископ подводной лодки. Итальянский офицер лейтенант Лауренти сравнивает подводные лодки со змеями и пишет следующее: "Очевидно, что на морской войне никакая неприятельская эскадра не рискнет пройти через линию подводной охраны, ибо не имеет возможности убедиться, даже при хорошо организованной системе шпионства, что проходы свободны. Таково моральное действие, производимое подводными лодками. О них знают, что они разбросаны по морю, но не знают в точности - где. Против пущенной мины нет спасения, и судно погибает безвозвратно,- какой же адмирал, в самом деле, будет в состоянии маневрировать в море, кишащем змеями в виде подводных лодок".

Нельзя не согласиться с этим замечанием. Действительно, рисковать все время получить мину неизвестно откуда настолько неприятно и настолько будет подавлять общее состояние духа людей, что при встрече с неприятельской эскадрой переутомившаяся и изнервничавшаяся команда, наверно, не будет в состоянии успешно действовать.

Самое важное значение подводных лодок является при блокаде какого-либо порта; в этом случае подводные лодки совершенно незаменимы, так как при сильной блокаде только они одни способны свести блокаду почти к нулю, давая порту невидимый способ сообщения с остальным миром. Мы видели, что во Владивостоке, с тех пор, как в нем появились плавающие подводные лодки, блокада была снята, и только изредка, и то очень далеко от порта, появлялись миноносцы, которые действовали очень осторожно и моментально исчезали, как только подводные лодки выходили из порта. Для государства, которое, как Россия, обречено, по крайней мере, на 10-летнюю бездеятельность на море и рискует при всякой войне, почти со всяким государством, ограничиваться исключительно оборонительными морскими операциями и может иметь блокаду всех своих портов, подводные лодки являются крайне действенным и необходимым оружием, так как присутствие этих лодок лишает возможности устроить фактическую блокаду где бы то ни было. Вместе с тем противник не имеет возможности установить свою базу вблизи от этих портов, потому что такая база послужила бы причиной гибели всякого корабля, который бы там остановился.

С помощью подводных лодок мы должны базировать всю охрану наших берегов на минной обороне и именно подводными лодками, что не представляет никаких затруднений, так как все Балтийское побережье в северной его части представляет ряд природных стоянок-убежищ для подводных лодок.

Если иметь таковые стоянки в Либаве, Моонзунде, Гангэ, Гогланде, Биоркэ и Кронштадте, то можно смело защиту Петербурга ограничить подводными лодками и миноносцами, опирающимися на крепости.

Для России подводные лодки совершенно необходимое и в высшей степени желательное оружие. Еще лорд Гошен (в 1803 г.) сказал, что подводная лодка есть оружие бедных на море государств. К сожалению, в данное время нам приходится причислить себя к последним. Несомненно и то, что подводная лодка теперь нужна также и государствам, богатым на море, как несравненное оружие нападения, что мы и видим на примере Англии, которая энергично взялась за это дело.

Меня вообще обвиняют в слишком большом пристрастии к подводным лодкам, быть может, это и верно, но моя практика подводного плавания сделала меня убежденным сторонником подводных лодок, потому что я увидел, что они действительно могут делать то, для чего они предназначены, то есть подходить невидимо к противнику, стрелять и попадать миной в

движущуюся цель и, наконец, расположившись заранее на пути противника, всегда могут ему перерезать путь.

Что касается броненосной эскадры, то, конечно, я далек от мысли ее считать ненужной, лишней, но только говорю, что при нашей бедности и для целей России,- которая не скоро будет в состоянии вести наступательную, эскадренную войну, так как не только нужен материал и деньги, но и личный состав, который создается не в один год и не в два, а в десятки лет,- более подходящи теперь подводные лодки. В финансовом смысле нельзя не видеть выгодности постройки подводных лодок: на деньги, истраченные на постройку броненосца, можно построить 25-35 подводных лодок 500-тонных, или 60-80 лодок от 120 до 250 тонн.

* * *

В заключение обзора современного состояния подводного плавания остается только повторить, что оно вышло из стадии опыта и стало вполне боевым оружием, ожидающим теперь еще раз,- после первого применения почти сто лет назад,нового боевого крещения, что дело это быстро развивается и что оно завоевало себе права гражданства во всех флотах.

Подводная лодка, при сравнительно мелких недостатках, обладает настолько крупными достоинствами, как неуязвимость и невидимость, что нужно ее считать для минной войны в большинстве случаев, я не говорю всегда, пригоднее миноносца, а для береговой обороны она незаменима.

Вследствие этого для пользы России остается только пожелать процветания этого дела, которое даст ей возможность, со спокойным чувством за собственную безопасность, думать о развитии и постройке наступательного флота.

М. Китицын. Разведка из-под воды

Михаил Александрович Китицын, замечательный русский подводник, прославившийся в годы первой мировой войны дерзкими рейдами к Босфору на подводной лодке "Тюлень".

Родился в 1885 году в Чернигове. В 1905 году окончил Морской корпус. Служил на крейсерах "Алмаз" и "Олег". В 1910 году после окончания подводных классов в Либаве был назначен командиром подводной лодки "Судак".

Кавалер всех русских орденов с мечами. Награжден золотым Георгиевским оружием.

Умер в 1961 году.

В один из ясных июльских дней на флагманском корабле "Георгий Победоносец" был поднят сигнал: "Подводной лодке "Тюлень" приготовиться к походу в 24.00 час (полночь)".

Сигнал этот не был неожиданностью, мы его ожидали. Как

раз к этому времени лодка по расписанию должна была быть в полной готовности, и я, взяв с собой карту неприятельских берегов, отправился на "Георгий"{13} за инструкциями.

Я был удивлен, когда флаг-капитан 1 ранга М. С. Смирнов, приняв меня, спросил, что мне нужно. Я ответил, что выхожу в полночь и прибыл за инструкциями. Слегка подумав, он ответил, что мое назначение чрезвычайна секретно, я получу инструкции в последний момент и он просит меня приехать за ними за четверть часа до выхода.

В недоумении я вернулся на лодку и принял участие в последних приготовлениях к походу.

В 11.45 я опять сидел в приемной штаба на "Георгии".

Флаг-офицер{14} Оперативной части лейтенант Г. М. Веселый передал мне, что флаг-капитан{15} сожалеет, но он должен меня задержать на некоторое время, так как адмирал держит сейчас важное сообщение, на котором флаг-капитан обязан присутствовать. Ну, что ж, мое дело маленькое, я мог ждать сколько угодно. Ясно было одно, что лодка выйдет теперь не в полночь, как обыкновенно, а тогда, когда я получу какую-то таинственную инструкцию.

Штаб напоминал растревоженный муравейник. Взад и вперед пробегали офицеры, рассыльные; когда же соседняя дверь приоткрылась, был слышен голос адмирала. Флаг-капитан несколько раз проходил через приемную и каждый раз выражал мне свое сожаление в невольной задержке. Я сидел в своем углу с трубкой свернутых карт и терпеливо ждал... Наконец, к трем часам, все успокоилось. Флаг-офицер отворил дверь и пригласил к флаг-капитану.

В кабинете, кроме флаг-капитана и флаг-офицера, я увидел также начальника разведки флота капитана 2 ранга А. А. Нищенкова, милейшего человека, который поставил дело разведки на черноморском театре на большую высоту. У меня с ним были довольно дружеские отношения. Он иногда давал мне совершенно неофициальные поручения высмотреть для него то или другое у неприятельских берегов, а также снабжал меня такими же неофициальными сведениями, которые могли быть полезными моему "Тюленю".

Флаг-капитан начал объяснять мне наше задание:

- Через несколько дней флот предполагает произвести воздушный налет на Варну. Наши два авианосца{16} под охраной эскадры подойдут к Варне, спустят на воду аэропланы для атаки судов противника. Ваша задача будет состоять в том, чтобы незаметно разведать расположение вражеских судов и тем самым дать возможность распределить наши воздушные силы: направить

боевые аэропланы в места наибольшего скопления кораблей.

Порт Варны представляет собой подковообразную бухту в пять миль длиною и столько же в ширину. В глубине ее находится закрытая молом гавань. На гавани канал соединяет ее с озером, где находится внутренняя гавань.

Кроме того, в северо-восточном углу бухты, где расположен дворец болгарского царя, в Евксинограде, имеется еще одна небольшая гавань, защищенная молом, где можно увидеть средоточие подводных лодок{17}.

По сведениям нашей разведки, подходы к Варне были недавно заминированы. С севера и с юга в минных полях имеются фарватеры, расположение которых нам неизвестно. Северные фарватеры всегда открыты, южный закрывается боном.

* * *

Флаг-капитан вручил мне листок с планом минного заграждения. Я стал рассматривать план сначала с интересом, потом с недоумением и, наконец, с тревогой! Все морское пространство его от границы румынских территориальных вод до параллели милях в шести к югу от Варны и от берега до меридиана в семи милях к востоку от нее было солидно заштриховано.

Я стал задавать вопросы:

- Имеются ли какие-либо хотя бы приблизительные сведения о северном фарватере?

- Никаких.

- Могу ли я иметь план Варны большого масштаба? На моих лодочных картах пятимильная Варненская бухта - величиной с ноготь большого пальца.

- Нет. Это все, что имеется.

- Если мы подойдем к восточной границе заграждения, то с высоты нашего перископа с такого расстояния мы ничего открыть не сможем...

Молчание.

Все это так было похоже на те инструкции, которые мы обыкновенно получали! Главное, мне было неясно: что же от меня требуется? Я стал волноваться и обратился к сидящему молча Нищенкову.

- Алексей Александрович, что вы на это скажете?

- Да, задача очень трудная. Все же я полагаю, что попытаться войти в бухту возможно.

Подумавши некоторое время, я попробовал подвести резюме:

- Михаил Иванович, я очень хочу понять, что я должен сделать. Бухта заминирована. Фарватер неизвестен. Разведка извне минных полей бесполезна. Поэтому я желал бы иметь

точные приказания.

- В этом случае вам придется отложить выход до утра. Адмирал сильно устал, и я не хочу будить его. Но он, адмирал, приказа войти в бухту вам не даст!

Ага! Наконец-то я понял обстановку. Я припомнил свое размышление еще со скамьи Морского Корпуса об инициативе и ответственности командира корабля, когда подчиненный принимает нужное решение без указки начальника. Понятной также стала оттяжка до позднего часа, когда адмирал ушел спать, и понятно, что приказание войти в бухту - к черту на рога! - дать не может!

Как провести операцию, яснее не стало, но, осознав, что вся ответственность за решение ложится на мои плечи, я, по крайней мере, понял, что от меня требуется. На душе сразу стало спокойнее. Слегка устыдившись своей просьбы об определенных приказаниях, я обратился к флаг-капитану:

- Не будем беспокоить адмирала, Михаил Иванович! Я выйду немедленно, и на месте мы увидим. Сделаем все, что возможно!

В напряженной атмосфере как будто раздался вздох облегчения, а Нищенков, нагнувшись ко мне, попросил, как только я прибуду на лодку, выслать за ним катер на Графскую пристань.

- Как, значит, и вы идете с нами? Я очень, очень рад!

Моральная поддержка для меня! Все же я вернулся на лодку в тяжелом раздумье.

На "Тюлене" все было готово, и все были в напряженном ожидании после необъяснимой проволочки.

К моему сожалению, начальник бригады, который обыкновенно дожидался возвращения командира из штаба и присутствовал при выходе лодки, в этот день чувствовал себя не совсем здоровым и уехал на берег. А с ним-то мне хотелось обсудить наше задание более, чем с кем то ни было!

Я собрал своих офицеров и объяснил им обстановку, не скрывая затруднений. Выслушав меня, мичман Краузе сделал первый конструктивный шаг. Не говоря ни слова, он разложил на столе какую-то старую карту и на обратной ее стороне стал вычерчивать Варну и подходы к ней в увеличенном масштабе. Так что бухта вместо размера с ноготь большого пальца вышла величиной с ладонь.

Прибыл Нищенков. Мы снялись со швартовых, вышли за боны и взяли курс на румынские берега.

* * *

Вскоре после нашего выхода из Севастополя взошло солнце. На душе тоже посветлело, и мы принялись обдумывать наш план.

Как часто бывает в жизни, кажущаяся неразрешимой проблема вдруг упрощается, если разбить ее на составные части и подойти к решению каждой из них в отдельности.

Весь день я провел в беседах со всеми офицерами, а главным образом с Нищенковым. Постепенно общий план обрел детали, и в конце дня мы все уже чувствовали себя весьма бодро.

Заштрихованное пространство, показывающее место минных полей, простиралось вплоть до болгарских берегов. Можно было логически предположить, что минный барьер был поставлен для защиты порта от бомбежки наших кораблей с востока. Неприятель в сильной степени зависел и от снабжения из нейтральной Румынии, которая доставляла ему военные припасы в громадных количествах на судах всех типов - паровых, парусных, крупных и мелких. Поэтому северный фарватер для входа в бухту, чистый от мин, должен был быть широким и не сложным. Неприятель просто не мог себе позволить вводить, выводить с лоцманом каждую парусную шхуну. Поэтому наша лодка без особого риска могла подойти к берегу в румынских территориальных водах и затем идти вдоль него к югу, к северному входному мысу Варненской бухты.

Вот здесь-то и сказалось отсутствие надежных карт!

У румынской границы берег был приглубый, но дальше к югу он сопровождался полосой рифов с подводными и надводными камнями. Эта полоса постоянно расширялась, пока наконец от северного входного мыса риф простирался к востоку на добрую милю. Но даже это расстояние было ненадежным, так как оно было взято с карты, где толщина карандашной линии равнялась нескольким сотням футов. В действительности там могло быть и 1,0 мили, и 1,4 мили! А наша самодельная карта была не карта, а просто схема, в которой все ненадежные черты малого масштаба вошли увеличенными в десять раз.

Поэтому было решено определить точно наше место у румынских берегов, передвинуться к югу, произвести компасную съемку болгарского берега и обратить нашу импровизированную карту в более точную, а затем, пройдя северный входной мыс в расстояние 1,2 мили, и войти в порт.

Глубины по нашему предполагаемому курсу были достаточными, за исключением опасности рифов у входа в самую бухту, где для лодки, идущей под перископом, должно было оставаться под килем всего несколько футов воды.

Рулевой унтер-офицер записывал все пеленги и сейчас же относил это вниз в кают-компанию, где на большом столе была разложена наша импровизированная карта, и на нее Нищенков и Краузе наносили результаты наблюдений и посылали мне

обратно с унтер-офицером перемену курса, если таковая была нужна. После Краузе место у перископа на несколько секунд занял Маслов. Он обладал немалым художественным талантом: "сфотографировав" глазом общий вид и выдающиеся детали приметных мест, зарисовывал их по памяти, пока мы скрывали перископ и шли вслепую. А зарисовывать было что. К нашему большому интересу, мы открыли на береговых высотах несколько бетонных сооружений - установок тяжелой артиллерии. Все они были точно нанесены на карту, и возле каждой был зарисован ландшафт.

Все это напоминало практические занятия по съемке в гардемаринском плавании, когда мы на "Буревестнике" в Финском заливе ходили вокруг угрюмого острова Гогланд.

Вот мы уже приблизились к северному входному мысу и нанесли его на карту. С этого момента наши съемки прекратились. Мы взяли точный курс для обхода на расстоянии в 1,2 мили.

Но прежде чем войти, мы предприняли некоторые предосторожности. Ход был уменьшен до самого малого, и лодка была удифферентована слегка на нос, чтобы облегчить сход с мели, если мы ее коснемся.

Наконец опасное место пройдено. Мы - в бухте!

Чрезвычайно живописна вода в бухте: как в зеркале белеют домики, рассыпанные амфитеатром по гористому склону. На самом высоком месте, как бы доминируя над городом, возвышалась громада собора с куполом византийского стиля. Однако на рейде - пусто. За молом - однотрубный пароход. Судя по силуэту, один из болгарских вооруженных пароходов "Борис" или "Кирилл".

За Евксиноградским молом - никого. Очевидно, все суда и корабли укрылись во внутренней гавани - в озере. Медленно описав циркуляцию, мы вышли из бухты, легли на обратный курс и к закату солнца, пройдя болгарские и румынские воды, вернулись в открытое море.

На наших подводных лодках никаких средств для очищения воздуха не существовало, и мы семнадцать часов дышали тем же воздухом, с которым закупорились. Это был рекорд для наших лодок. От ненормального избытка углекислоты всех нас мучила страшная головная боль, которая стала проходить, когда, всплывши, открыли люки, провентилировали лодку, и команда посменно высыпала на мостик вволю наполнить легкие свежим воздухом, а кое-кто и покурить.

Ободренные нашей удачной разведкой северного фарватера и открытием батарейных установок, мы решили дополнить нашу

разведку исследованием южного подхода. Зарядив ночью наши истощенные долгим подводным ходом батареи аккумуляторов, мы обошли вокруг минных полей и, погрузившись на рассвете, взяли курс вдоль берега на север. Здесь положение было гораздо проще, и подход к бухте короче. Берег был обрывистым, приглубым, без рифов. И так как погода засвежела и появились белые барашки, я шел, не скрывая перископ, параллельно к берегу и весьма близко от него. Ничего стоящего внимания мы не открыли. Вид берега представлял собой перспективу мрачную и гористую - мыс один позади другого.

Вот возник последний мыс, за которым находилась бухта. Помня из сообщений разведки о том, что южный фарватер закрывается боной, я не стал заходить в бухту и решил повернуть, пройдя предпоследний мыс перед бухтой. Приближаясь к траверзу этого мыса, я увидел справа по носу на близком расстоянии какой-то буек. Я прошел довольно близко от него, провожая его перископом, а когда буек оказался на траверзе, я опять повернул перископ вперед... Ахнул и торопливо скомандовал: "Лево на борт!" Мыс, который я считал предпоследним, оказался последним. Мы опять были в бухте. Опять я увидел амфитеатры рассыпанных белых домиков, византийский купол собора, однотрубный пароход за молом! Когда проложили наш курс на карте, петли наших циркуляции в этот день и предыдущий почти касались друг друга!

Быстро развернувшись, мы пошли опять вдоль берега на юг. Вышли из района минных полей и повернули на Севастополь.

По приходе в родную гавань на следующее утро мы с начальником бригады подводных лодок отправились на "Георгий" и были приняты адмиралом. Комфлота был, очевидно, чем-то озабочен, он казался очень нервным и как-будто рассеянно слушал мой доклад, пока я не развернул нашу достаточно потрепанную и замаранную карту. Сухим языком вахтенного журнала я докладывал обстоятельства нашего похода: "в таком-то часу столько-то минут легли на такой-то курс, в таком-то часу открыли такой-то мыс, погрузились на глубину перископа".

Вдруг цепкий взгляд командующего остановился на карте, и он, указывая пальцем на петли нашей циркуляции в бухте, резко перебил меня:

- Это что такое?

- Это мой курс, ваше превосходительство.

- Как! Значит, вы вошли в самую бухту?

- Так точно, ваше превосходительство!

Адмирал преобразился, вскочил со стула, нагнулся над картой и с энтузиазмом дослушал мой доклад, задавая вопросы

по ходу дела. Наконец, выразив свою особую благодарность, отпустил нас.

Награды за ту разведку были очень щедры. Мне приказано было представить Нищенкова к Георгиевскому оружию, а всех офицеров - к Владимиру 4-й степени с мечами. Многие матросы получили Георгиевские кресты.

Я был представлен к ордену св. Георгия 4-й степени. Я не был особенно счастлив этим представлением, сомневаясь, что оно пройдет в Георгиевской думе. Ведь, откровенно говоря, эта разведка, как бы успешна ни была, по-моему, Георгия не заслуживала.

В. Подерни. На подводной лодке в 1916 году

Вадим Алексеевич Подерни, лейтенант русского флота, родился в 1889 году. Окончил Морской корпус, затем Учебный отряд подводного плавания. В годы первой мировой войны исполнял обязанности минного офицера 1-го дивизиона подводных лодок Балтийского флота. Замечательный пропагандист идей подводного плавания. Возглавлял один из первых журналов для подводников-"Известия подводного плавания".

После Великой Октябрьской революции служил в Красном Флоте.

Последний привет товарищей, добрые пожелания командующего флотом, и мы выходим для следования в дальний путь, в чужие воды.

"Волчица"{18}, так звали нашу подводную лодку, выходит на добычу. Что-то ожидает ее, открывающую в этом году боевой сезон?

Бросив последний взгляд на скрывающийся порт, мы как бы вступаем в мир иных переживаний. Все береговое отлетело. Весело стучали машины и радостно отзывались в нашем сердце. Каждый оборот винта приближал нас к желанной и долгожданной цели.

Пройдя полпути, чтобы передохнуть, мы решили на ночь "прилечь" на грунт и в течение 3 - 4 часов спокойно поспать. Это самый лучший способ для отдыха, так как все, кроме двух-трех человек, остающихся дежурными и наблюдающими за "жильем", ложатся и засыпают без ежеминутно ожидаемой тревоги.

Делается это очень просто.

Лодка отыскивает подходящую глубину и, остановившись, задраивает люк, все отверстия, через которые могла бы влиться вода, и начинает понемногу заполнять цистерны.

В этот момент на лодке все затихает, каждый следит - не сочится ли где вода, и только раздается голос человека, стоящего

у точного, способного показывать до четверти фута, глубомера.

Вот мы дошли до предельной нагрузки, когда лишние пять фунтов способны сдвинуть лодку, и сначала медленно, а потом все быстрее и быстрее заставить ее идти книзу на дно. Этот момент надо уловить и тотчас же приостановить прием водяного балласта.

Глубомер тронулся, и лодка начинает медленно погружаться.

"30, 40, 50... 70 фут!"- выкрикивает голос.

"72, остановился!"

Мягкое прикосновение к грунту, и вы на дне, в полной безопасности от вражеских посягательств. Следы скрыты, в лодке наступает могильная тишина, не слышно звука ударов волны о борт, и лишь изредка корпус лодки, как хорошая мембрана, передает шум винта где-то неподалеку проходящего парохода.

Днем вместе с глубиной меняется и свет, пробивающийся сквозь слой воды и попадающий в лодку через иллюминаторы рубки. Сперва он веселый, желто-зеленого цвета, темнеющий от набегающей волны; затем он сгущается до изумрудного, потом лишь едва чувствуется, и футах на 100-120 в наших водах наступает сплошная темнота. Зачастую, идя на глубине 20 фут, я свободно мог писать, пользуясь внешним светом.

Когда мы легли на грунт, то, усевшись за стол, в ярко освещенной электрическим светом кают-компании, завели граммофон и принялись за чаепитие. Предстоящая операция нас волновала, и, несмотря на течение драгоценных часов отдыха, долго никто не ложился спать.

Мы были накануне событий, и наше состояние духа я уподобил бы состоянию ученика перед выпускным экзаменом. И жутко, и весело!

Еще бы!- мы первые в этом году отправляемся доказать немцам, что им придется считаться с русскими лодками. Что-то будет? Вместе с бравым и опытным командиром мы, новички (а таких было несколько среди офицеров), всячески обсуждали предстоящие возможности и поучались у него различным указаниям. Дело слишком ответственное и серьезное, в особенности имея в виду опытного и хитрого, искусившегося в подводной лодке немца. Но в нас говорил молодой задор и неумирающая надежда. При мысли об успехе - захватывало дух.

Наконец, после долгих разговоров, мы разошлись по каютам. За эти оставшиеся 3 часа надо было набраться сил для дальнейшего, более серьезного пути.

Настала тишина; лишь раздавался храп утомленной команды, да изредка слышался скрежет стального корпуса о песок, это - подводное течение разворачивало лодку.

В ней было так уютно и обыкновенно, что как-то не думалось о том, что мы лежим на дне морском и что зеленая вода плотно охватила и сжала нас в своих объятиях.

В четыре часа утра мы вынырнули из воды, и в перископ было видно, как играло солнце в брызгах скатывающейся с корпуса лодки воды. Еще мгновение - и через открытый люк ворвался утренний свет и вольный воздух. Застучали дизель-моторы, и "Волчица" помчалась дальше к таинственному горизонту.

Солнце весело играет на поверхности волн; дует немного свежий ветер, но в общем погода прекрасная. Для вахтенного начальника - офицера - не представляется трудным вглядываться в горизонт - настолько ясен день и прозрачен воздух.

Равномерный бег лодки, здоровый воздух, сознание полной надежности и исправности всех частей - все это веселило душу и наполняло каждого неиссякаемой энергией.

На горизонте мелькнуло что-то белое. По всей вероятности, мы уже приблизились к обычному пути пароходов и надо нырять под воду, если нас заметят,- то пропал принцип внезапности, а вместе с ним, значит, и какой-либо успех.

Решив погрузиться, командир дал сигнал. Заработали мощные помпы, захлопнулся солидный люк, и на лодке, после стука дизелей, воцарилась тишина,перешли на электромоторы.

По тревоге все исполняется быстро, без суетливости. Приказания, а то и простой знак рукой, принимаются с лету. Все на своих местах, нет никакой неопределенности. Теперь под водой вахтенный начальник наблюдает море в выдвинутый перископ.

Белое пятнышко, отчетливо видимое под лучами солнца, приближается и вырисовывается в небольшой пассажирский пароходик. На корме у него развевается шведский флаг.

Мимо!- он нам неинтересен, и мы перестаем за ним наблюдать, досадуя на то, что даром пропал наш нервный подъем.

Медленно - нам не для чего уходить с проезжей дороги - продвигаемся вперед, все время тщательно шаря перископом по горизонту.

А! вот опять дым, и на этот раз уже не маленький, в виде пятнышка, а кое-что посолиднее.

Меняем курс и идем на это "нечто".

Все ближе и ближе черный силуэт. Нас охватывает чувство охотника, чующего дичь. По очереди мы смотрим в перископ, делимся мнениями и силимся разгадать: немцы это или нейтральный?

А он - медленный, громоздкий, подползает все ближе и

ближе, безмятежно дымя и не чувствуя грозящей опасности.

"Море так спокойно и ласково. Какие могут быть тревоги в этом нашем привычном плавании от берегов Германии к Швеции? Это море - наше, и может ли кто помешать нашей резонной и покуда, в этих смирных водах, безопасной коммерции?"- так, наверное, рассуждает его капитан.

Нашего же командира занимает в это время другой вопрос: надо подойти незамеченным ближе и, прежде чем обнаружить себя для решительных действий, успеть различить накрашенные на борту нейтральные марки национальных цветов.

По ним, главным образом, и отличают национальность пароходов. Кормовой флаг мал, плохо виден, да и большею частью из экономии - чтобы не трепался без нужды, не поднимается. Правда, немцы иногда прибегают к уловкам: выходя из порта в море, они прицепляют на борту съемные щиты, выкрашенные в цвета какой-нибудь нейтральной страны.

Пароход уже близок и занимает большую часть поля зрения перископа, предательское солнце так сильно блестит на масляной краске, что ничего положительного сказать нельзя.

- Посмотрите вы - есть марки или нет!- обращается ко мне командир. Но и я, сколько ни силюсь, разобрать ничего не могу.

- По местам, боевая тревога!

Все примолкли в страстном ожидании. Проходят томительные секунды, и мне, стоящему на своем месте внизу, не видно даже выражения лица командира, чтобы я мог судить о ходе дела.

- Немец!- слышится сверху.- Всплывай!

Сразу на душе становится возбужденно-весело. У всех в глазах пробегает огонек.

Вот уже открыт люк, в него на шесте просунут сигнал по международному своду, приказывающий купцу немедленно остановиться. "Бум, бум",- слышатся орудийные выстрелы, сотрясающие корпус лодки,- это мы подтверждаем свой сигнал угрозой.

Внизу все кончено, и я вылезаю наверх.

Невдалеке от нас, с застопоренной машиной, стоит громадный купец, и на корме у него развевается только что поднятый германский флаг.

- Попался, голубчик!- радостно и взволнованно восклицает командир.

"Сразу легче стало, когда поднял флаг и определил свою национальность. А то, черт его знает, кто он такой? Марок хотя и нет, а вдруг, при ближайшем рассмотрении, окажется шведом или датчанином?"

Но этот оказался настоящим, очень обстоятельным и дисциплинированным немцем. На наш второй сигнал: "Возможно скорее покинуть судно",- он даже поднял ответ, что было уж совсем шикарно, и сейчас же начал спускать шлюпки.

Было видно, какая беготня началась у него на палубе. Встревоженные люди, среди которых были и две женщины: одна, по-видимому, жена капитана, а другая ее горничная,- выбегали из различных помещений корабля и проворно спускались в шлюпки...

Немцы, сами не щадящие людей, привыкли к крутым мерам и теперь, по-видимому, не придавая значения нашему сигналу, спасались с необыкновенной быстротой, почти стряхиваясь в шлюпки с борта. Через две минуты все население, состоящее из 23-х человек, на шлюпках отвалило от парохода. Они направились к лодке, ожидая наших распоряжений.

По приказанию командира я объявил капитану, крупному человеку со здоровым цветом лица и русыми волосами, что ему дается 10 минут для того, чтобы доставить нам с парохода все документы и карты. Он, видимо сдерживая свое волнение, повернул к пароходу и пошел за нужными нам вещами.

В это время наш штурман предложил поднять Андреевский флаг. Неудержимо хотелось показать немцам, которые будут отпущены и, очевидно, возвратятся в Германию, свою национальность.

Конечно, командир только приветствовал это предложение.

К тому же шесту, на котором перед этим поднимали сигнал немцу, пристопорили наш Андреевский флаг. Я тоже помогал и все торопил штурмана, но он, едва справляясь с жесткими веревками, удерживал меня.

- Надо основательнее привязать. Если сорвет, то это будет плохой признак.

Да, конечно, не надо суетиться,- получится неважное впечатление, а мы, моряки, все народ суеверный.

Взявши свертки карт, немецкий капитан отвалил от борта и пошел к нам. Когда он достаточно отдалился от парохода, мы, нацелившись, выпустили мину.

На поверхности воды сразу обозначилась резкая белая полоса, все растущая по направлению к пароходу.

Немцы тоже ее заметили и привстали на шлюпках, наблюдая последние минуты своего парохода.

Этот момент приближения мины к своей цели особенно волнует и даже, я бы сказал, доставляет какое-то острое наслаждение.

Что-то могучее, почти сознательное, дорогое и артистическое

по своему выполнению, со страшной быстротой мчится на врага. Вот "оно" уже близко, но пароход еще идет невредимый и исправный - он еще жив, вполне здоров. В нем вертится точно пригнанная машина, идет пар по трубам, трюмы аккуратно нагружены грузом, во всем виден человеческий гений, приспособивший и подчинивший себе эти силы для преодоления стихии. Но вдруг страшный взрыв другого, еще более сильного оружия, изобретенного для борьбы между людьми,- и все кончено! Все смешалось: рвутся стальные листы, лопаются под давлением железные балки, образуется громадная пробоина, и вода, отвоевывая свои права, добивает раненого и поглощает в бездне своей гордое произведение рук человеческих.

Раздался взрыв,- поднялся столб воды и черного дыма, полетели в воздух осколки различных предметов, и пароход, сразу сев кормой, начал свою агонию.

Я видел, как в этот момент немецкий капитан, бывший на шлюпке, отвернулся и закрылся рукой. Может быть, он опасался, что в него попадут кое-какие осколки? Но нет, шлюпка была далеко от парохода; мы, моряки, понимаем, что значит видеть гибель своего корабля.

Через семь минут после взрыва котлов пароход, вставши на дыбы носом кверху, стремительно пошел ко дну. Море, сомкнувшись над местом гибели, по-прежнему приветливо рябилось, блестя на солнце.

Пора двигаться дальше,- не ровен час, еще какой-нибудь враг покажется на горизонте и откроет нас.

Взяв в плен капитана, остальных пассажиров мы оставили на шлюпках, сказав, что "они могут быть свободны". На это некоторые учтиво приподняли фуражки.

Первая удача! Командир и офицеры поздравляли друг друга, весело делясь впечатлениями, а в носу лодки, под надзором, грустил пленный капитан.

Стоило труда, чтобы взять себя в руки, успокоиться от радостного волнения и не слишком увлекаться, помня, что мы в море, да еще среди всевозможных сюрпризов.

И действительно: "Что это там за тычок земли?"

- Перископ неприятельской подводной лодки,- слышится голос вахтенного сигнальщика.

- Погружаться!- приказывает командир и, по пути расспрашивая о направлении, по которому был виден перископ, круто поворачивает в сторону.

Мы погружаемся на глубину 50-ти фут, чтобы совершенно скрыть себя. Нам надо во что бы то ни стало замести свои следы и уйти от преследующей нас лодки. Иначе она будет мешать всем

нашим операциям, и нам ничего не останется, как на сегодняшний день позабыть об активных действиях.

А купцы, по-видимому, свободно и не один-два - расхаживают в этих местах.

Неужели же упустить такую добычу!

Мы - недовольны. Но осторожный и опытный командир успокаивает наше волнение и охвативший нас задор и решает охладить их, погрузившись часа на два для похода под водой.

Спокойно, но и скучно идти слепым под водой. Работают лишь рулевые, держащие лодку на заданной глубине.

Пьем чай. Курить под водой нельзя, и потому, в виде компенсации, мы засовываем себе за щеку порцию жевательного табаку.

Проходит два с лишком часа - неприятельская лодка, наверно, осталась позади,- и мы решаем всплыть и осмотреться. Раздается команда: "Столько-то фут". Кладут горизонтальные рули, и лодка начинает приближаться к поверхности.

Вот оголился перископ, и белый свет резанул глаз наблюдателя.

Но что это за черная масса? Да это пароход, чуть не рядом с нами! Сейчас же осмотреть, есть ли марки. Марок не видно. Неужели еще добыча? Вот так неожиданность!

Опять всплываем, люди становятся по местам, бегут к пушкам.

Если мы не совсем откачались, а уж слышны выстрелы из орудий,- люди, по колено в воде, управляются на верхней палубе. Нужды нет, что вода холодная,они этого не замечают, да и никто об этом не думает,- все помыслы направлены к тому, чтобы задержать и не дать уйти пароходу. Поднять опять тот же сигнал: "Немедленно покинуть судно!"

Через несколько секунд вода под кормой парохода перестает бурлить, и он останавливается, грузный, черный.

На пароходе, по-видимому, ничего не собираются предпринимать. Во всю силу своих легких кричу им по-немецки, повторяя требование сигнала.

Они нам что-то отвечают, но что - не слышно, машут руками и, не желая больше продолжать с нами разговора... дают ход, пытаясь уйти.

"А вот ты как?"

"Коли не желаешь слушаться. Разговоры коротки!"

"У аппарата, товсь,-и через минуту:-Аппарат, пли!" Ждать нам нельзя,где-то около бродит неприятельская подводная лодка и сейчас, может быть, подбирается к нам. Производя легкий всплеск, мина выходит из аппарата и мчится на пересечку

парохода. Тот делает свои последние обороты.

Вот белая струя мины у самого парохода, и затем раздается взрыв. Над самой серединой встает громадный столб воды.

Пароход садится и начинает погружаться. На палубу выбегают люди, и видно, как они с другого борта торопливо спускают уцелевшую шлюпку.

Мы бросаем шлюпку с людьми,- их подберут проходящие здесь частые пароходы,- и уходим дальше. Оставаться - это значит привлекать на себя внимание, да и ни к чему это: на горизонте появился какой-то дым, надо опять погружаться и выходить к нему.

Через несколько времени из-под горизонта показывается корпус парохода.

- Кто-то ты такой?

У перископа остается вахтенный начальник, а офицеры и командир уже собрались в кают-компании, где горячо обсуждают новую удачу.

- Для ровного счета надо третьего,- слышатся голоса.

- Теперь уж и третий нас не минует,- ввертывает свое слово вестовой, усердно кипятя в электрической посуде господам чай. Всем хочется пить. Все поволновались, покричали, и теперь, сидя за чаем, нет-нет да и улыбнется кто-нибудь довольной улыбкой, вспоминая подробности минувшего. Немецкому капитану сердобольные матросы тоже дали чаю и чудовищный, даже для их аппетита, кусок ситного. В этом у них была своя гордость: "Дескать, лопай и помни, что у нас не то, что в Германии. Всего вволю".

- Пароход близко,- раздается голос вахтенного начальника.

Все улыбки мигом слетают с лица, чай забыт, команда встрепенулась, и все вновь настораживается. Командир у перископа.

Что-то донесется от него? Он один ведь все видит и всем распоряжается.

- Всплывай, комендоры к пушкам, поднять сигнал!-одна за другой раздаются его радостные команды.

- Ура! еще один, третий!

Опять выстрелы, объяснения и требования, обращенные к капитану. Спускаются шлюпки, и люди покидают пароход.

Пущена мина.

Но что это, проклятие!- мина, нацеленная в пароход, вдруг повернула.

Нет, выпрямилась и идет верно. Прибор, исправив ошибку, заставил мину только вильнуть.

Взрыв - и "Бианка", клюнув носом, начала погружаться.

Оригинальным было то, что как раз в момент взрыва на пароходе раздался свисток; он замолк лишь тогда, когда вместе с пароходом исчез в волнах.

"Лебединая песня",- мелькнуло у меня сравнение.

Между тем неподалеку от места происшествия, но все же на почтенном расстоянии оказались двое любопытных. Два шведских парохода, находясь на безопасном расстоянии, наблюдали всю картину.

Они успели приблизиться к нам в то время, когда мы останавливали немца.

Подойти ближе они, по-видимому, боялись: "Черт его знает,- рассуждали они,- наверно, нейтралитет нейтралитетом, а вдруг трахнет. Лучше уж держаться подальше".

Впрочем, когда они полным ходом пошли подбирать с погибшего парохода оставшихся на шлюпках людей, то мы разошлись очень близко и, видя шведский флаг, не подумали предпринимать по отношению к ним каких-либо агрессивных мер.

Эти симпатичные шведы любовались редкой картиной потопления немецкого парохода. Интересно, какие человеческие чувства были у них при этом? Нейтральные? Поди, еще фотографировали момент взрыва.

- Ну довольно на сегодня, да и скоро начнет темнеть,- сказал я.

- Да, я устал,- отозвался командир.

Действительно, все чувствовали утомление после дня, полного подъема нервов. Наступала реакция, понижавшая остроту впечатлений. А это уж было нехорошо.

Исключительный "улов" приелся и никого особенно не радовал. Невольно приходила мысль о сбережении сил: ведь впереди было еще немало дней и ночей полного напряжения. Тем более что неприятель, встревоженный громом и треском, произведенными нами, не захочет оставить дерзких без реванша и, конечно, обрушится на нас, прервавших их до сего времени мирное мореходство.

Берегись, "Волчица"! сейчас о твоих деяниях летят телеграммы, и с завтрашнего дня начнется облава.

Пленный капитан был доволен: его одиночество было разделено приходом капитана с "Бианки". Оба, грустные, сидели на матросской койке и вполголоса беседовали о своей горькой участи.

Зарядивши аккумуляторы ночью, на следующий день мы, ободренные вчерашним успехом, вновь начали свое крейсерство. Много пароходов мы видели и ко многим подходили, но,- увы!

все они имели нейтральные флаги и марки на борту и только дразнили наш аппетит.

Каждый раз, приготовляя минные аппараты и рассчитывая план атаки, думалось: "Ну, уж этот-то непременно немец". Но, подойдя к деловито и безмятежно идущему купцу, нас постигало разочарование.

Немцев - как вымело. Очевидно, все их рейсы были приостановлены.

Пробродив целый день, около 10-ти часов вечера, когда уж стемнело, мы остановились и принялись за новую зарядку аккумуляторов.

В это время сигнальщик увидел за кормой какой-то мелькнувший из-за волн и довольно быстро приближающийся красный огонь.

"Этого еще недоставало. Кто это мчится?"- подумал я.

Во избежание неприятностей командир решил временно скрыться на большую глубину.

Дано распоряжение приготовиться к погружению.

- Да это миноносец!- слышу голос командира.

Моментально все по местам, спящих нет.

Дают ход электромотору, и раздается громкая команда:

- Ныряй 60 фут!

Но что это? Стоя на своем месте, я ослеплен электрической искрой и вижу, как падает человек.

Как потом выяснилось, в электромоторе произошла поломка, и его рычагом ушибло человека. Мотор стал.

Подскочивший фельдшер кинулся к раненому.

Но терять нельзя ни секунды, пропущенный момент может стоить жизни всей лодки.

Настойчивее и настойчивее раздается голос командира:

- Ныряй!

Стоя на своем посту, я быстро соображаю всю картину.

На нас, по-видимому, несется миноносец. Он нас либо таранит, либо выпустит мину. Мы же ночью слепы, и единственное наше спасение - это большая глубина.

Громадная волна и испортившийся мотор замедляют наше погружение.

- Другой мотор... полный вперед!

Заработал мотор, и стрелка глубомера тронулась. Все замерли в ожидании. Почувствовалось облегчение. Острота момента прошла.

В это время прибегает с носа матрос и докладывает:

- Ваше благородие, около носа прошла мина,- было слышно, как работали ее винты.

- Есть,- отвечаю ему и соображаю: если, несмотря на шум волны, была слышна работа винтов,- значит, мина прошла от борта лодки не далее 3-5-ти футов.

Миновало! Командиру доложу потом, сейчас некогда.

Наконец глубомер показал 60 фут. Теперь мы в безопасности.

Как тихо, хорошо и спокойно.

Надо выяснить поломку мотора,- кажется, она несерьезна.

Только теперь заметил, что рулевые стоят без сапог, как вскочили со сна. По палубе внутри лодки разгуливает влившаяся раньше волна.

Надо ее, во-первых, изолировать и затем откачать: не дай бог, попадет в аккумуляторы, где есть серная кислота,- тогда образуется ядовитый хлор, и мы все задохнемся.

Закипела работа. Исправляли мотор, выкачивали воду и осматривали все механизмы. Бедный матрос был сильно ушиблен в живот и сейчас, лежа на койке, стонал от боли.

- А знаете,- обратился я к командиру,- ведь миноносец выпустил в нас мину, и она прошла вдоль борта. На 5 фут вернее - и мы были бы взорваны.

Приятно было сообщить эту новость потому, что все пережитое было позади.

Когда все успокоилось, мы, собравшись в кают-компании, разбирались в минувшем.

Во взгляде каждого можно было прочесть радость: "Ушли от миноносца".

- Молодчина, Колодий,- обратился командир к сигнальщику, заметившему красный огонь, принадлежавший миноносцу,- представлю к Георгию!

И действительно, недели через три у Колодия на груди красовался новенький Георгиевский крест.

Пленные немецкие капитаны были сами не свои. Команда, бывшая свидетельницей, передавала, что они отлично поняли значение гудящего звука и от испуга только крутили головами. Думаю, что на этот раз, несмотря на весь свой патриотизм, они искренне не желали успеха оружию своих соотечественников.

После вахты и пережитого волнения я, готовый каждую минуту вскочить, не раздеваясь, свалился на койку и, позабыв все волнения, решил, что все-таки сон милее всего на свете. В лодке было тихо, и мы были в безопасности. Разлившаяся по телу теплота погрузила меня в приятную истому, и я крепко заснул.

Глубомер опять показывает 50 фут. Ночью надо проскочить узкое место, где днем могли бы нас заметить и помешать пробраться дальше.

В лодке тихо, светло и монотонно, как всегда под водой на глубине.

Разговор не клеится,- кто пьет чай, кто, пользуясь спокойствием, старается поймать несколько часов сна.

Мы, офицеры, по виду спокойно сидим в кают-компании и лишь изредка перекидываемся фразами. У каждого из нас работает мысль в одном и том же направлении: хочется все обдумать, принять во внимание и учесть всевозможные случайности. Каждый предлагает какую-нибудь комбинацию. Говорим намеками, одной-двумя фразами, но мысль становится каждому сразу понятна. Глядим в карту, и командир, собирая все мнения, ни одного не оставляет неразобранным, не подвергнутым всесторонней критике.

Какая чудная и совершенная школа!

Теория тут же проверяется практикой, и какой практикой! Ум человеческий изощряется до предела. Приходится помнить, что на карту ставится своя и много других жизней. Несчастие может произойти от малейшей оплошности человека. Нечего и говорить о механизмах: неисправность их или просто плохое действие угрожает серьезными последствиями. И потому-то они подвергаются постоянным осмотрам и проверкам.

Однако вот уже 11 часов ночи - час, предназначенный для

всплытия. Там наверху теперь темно, и потому под покровом ночи надо всплыть и идти полным ходом.

Вот тут-то и произошел ряд случайностей, чудесных и, во всяком случае, удивительных, спасших нас от верной гибели.

Когда мы всплыли, то, несмотря на все усилия, никак не могли открыть крышки среднего люка. Сколько ни бились - ничего не выходило. Кто-то, после погружения, когда мы были уж на глубине под большим давлением столба воды, видимо для вящей прочности, еще более поджал рычаг, которым задраивалась крышка люка.

Естественно, всплывши, когда давление с крышки снялось, то она (там пружинил слой резины) оказалась так плотно закрытой, что не поддавалась сдвигу. Мы были закупорены как в бутылке.

Что же делать? Надо нырять обратно на ту же глубину и там, вновь под давлением воды, немного приотдать рычаг. Так и сделали.

И вот идя на поверхность и будучи еще под водой, мы почувствовали под килем какие-то глухие удары, как будто мы ударялись обо что-то солидное и державшееся под водой.

- Полный назад,- раздалась команда.

Лодка тронулась назад, и под килем послышались те же загадочные удары, от середины лодки удалявшиеся к носу.

Впечатление было неважное. Но что бы это могло быть?

Рассуждать было некогда. Надо было уходить с этого места - там чуялось что-то недоброе.

"Неспроста это!"- решили мы.

Вылезши наверх, мы застали довольно большое волнение. Полная луна обливала волны желтым светом, дул свежий ветер, и чувствовалась нарастающая непогода. Вдали на горизонте подслеповато мигал маяк.

Открывшаяся картина не действовала успокоительно на наши нервы, наоборот, она сообщала обстановке какой-то зловещий оттенок.

Легли на новый курс. Заинтересованные, мы стали догадываться о только что бывшем непонятном явлении.

Затопленный пароход? Полузатопленная и державшаяся под водой лайба?

Но ни то, ни другое не подходило.

Наши сомнения рассеял штурман, определившийся по маяку и давший точное место.

"Конечно, это сеть!- сразу осенило нас.- Сеть, поставленная немцами против наших подводных лодок".

В самом деле, почему им не поставить ее в таком удобном для них месте? Она как раз перекрывала узкость,- это и по карте

видно! Сомнений нет.

Такое открытие заставило нас на мгновение застыть.

Секунд 10-15 дольше, и "Волчица", попала бы под горизонтально плавающее на глубине бревно, на которое навешена сеть.

Сеть, в которую мы влезаем, облипает нас, и при небольшом ее натяжении от движения лодки, рвутся навешенные мины. В лодке образуется пробоина, и... не всплывая на поверхность, не возбуждая ничьего внимания, лодка со всем своим экипажем навсегда ложится на дно морское.

Никто не узнает и не догадается, отчего и где погибла лодка. Смотришь, через несколько времени рядом с погибшей ляжет еще вторая, так же незаметно исчезнувшая.

Позднее наше донесение о предполагаемой сети вполне подтвердилось многими данными.

"Однако, - думалось нам,- как все благополучно сошло и какое ценное сведение мы доставили, добыв его благодаря невероятному счастью".

- Ваше благородие, теперь нам не суждено погибнуть,- сказал мне Стешин, моторный унтер-офицер. Действительно, "Волчице" везло.

Под флагом РККФ

Под флагом РККФ{19}

Подводные лодки не стояли в октябрьскую ночь рядом с "Авророй", но моряки-подводники много сделали для победы революции в гражданской войне.

К началу восемнадцатого подводные корабли оставались лишь на Балтике и Черном море. Подводная лодка "Святой Георгий", перегнанная в Архангельск из Средиземного моря, утратила способность погружаться и могла действовать лишь как надводный корабль. Ее экипаж, спасая от интервентов единственную на Севере субмарину, увел "Святой Георгий" ("Коммунар") вверх по Северной Двине и выбросил ее на отмель.

Главные битвы гражданской войны развернулись отнюдь не на морских - на сухопутных просторах. Тем не менее в боях против белой гвардии было использовано и это весьма специфичное оружие морской войны. Подводным лодкам пришлось стать на время речными канонерками. Так, летом 1918 года по приказу В. И. Ленина с Балтики на Волгу, где белые формировали военную флотилию, были переброшены по железной дороге четыре малые подводные лодки: "Касатка", "Окунь", "Макрель", и "Минога". Они вошли в Красную Волжскую флотилию, а затем перешли на Каспий. Там в 1919 году в боях с англо-белогвардейскими кораблями особенно отличилась

подводная лодка "Макрель".

Однако самый первый боевой поход советской подводной лодки состоялся на Балтийском море 27 ноября 1918 года. На разведку морских сил английских интервентов вышла в район Ревеля подлодка "Тур" (с 1922 года "Товарищ"). Пройдя под перископом ре вельс кий рейд, она собрала ценные сведения о кораблях англичан, готовившихся к походу на Петроград.

Вслед за "Туром" отправилась в труднейший зимний поход "Пантера". Ледоколы проложили ей путь из Кронштадта через льды Финского залива. Стояла середина января 1919 года, пора, в какую никогда ранее подводные лодки не выходили в море. Но "Пантеру" вел в бой приказ Реввоенсовета - воспрепятствовать высадке английского десанта на побережье Нарвского залива. Она благополучно вернулась из опасного похода. А летом того же года ей пришлось вступить в неравный поединок с двумя английскими подводными лодками. "Пантера" атаковала одну из них, выпустила две торпеды, но они прошли мимо цели. Зато в следующий раз "пантеровцы" не промахнулись. 31 августа 1919 года, всплыв в районе Копорской губы под перископ, командир подлодки, бывший лейтенант русского флота, А. Бахтин обнаружил два английских эскадренных миноносца. Торпедная атака эсминца "Виттория" открыла боевой счет советских подводников. Этот день навсегда вошел в историю отечественного флота. А имя Бахтина моряки помнят и чтят по сей день. Стало традицией навещать его могилу в дни присяги молодых подводников.

Подводной же лодке "Пантера" выпала удивительная судьба. Почти сорок лет с 1916 по 1955 год - она находилась в строю, пережив три войны: первую мировую, гражданскую и Великую Отечественную.

Кроме "Пантеры" и "Тура", выходили в походы под красным флагом подводные лодки "Волк" и "Вепрь". "Вепрь" был обнаружен англичанами, обстрелян, тяжело поврежден, однако, благодаря героическим усилиям экипажа, лодка благополучно вернулась в Кронштадт.

По-иному сложилась судьба красного подводного флота на Черном море. Почти все подводные лодки здесь оказались в руках белогвардейцев и интервентов. Только в Николаеве стояла недостроенная подводная лодка "АГ-23". Ее ускоренно ввели в строй, и она участвовала в боевых походах против врангелевского флота осенью 1920 года в районе Одессы, а также ходила к берегам Крыма и Кавказа. Именно "АГ-23" (позже она носила имена "Незаможный", "Шахтер", "А-1") можно считать родоначальницей советского подводного флота на Черном море.

Как и "Пантера", эта лодка участвовала в трех войнах и погибла в 1942 году во время героической обороны Севастополя.

"После гражданской войны,- вспоминал ветеран советского кораблестроения, инженер-контр-адмирал В. Ф. Критский,- на Черном море осталась одна подводная лодка "Нерпа" На одном из заводов лежали в совершеннейшем беспорядке листы общего набора, детали механизмов, систем и устройств подводных лодок "АГ", купленных в США царским правительством во время первой мировой войны. Часть наиболее ценных механизмов была разграблена и уничтожена, сам завод сильно пострадал. В таких условиях началось восстановление флота, и в частности, подводного".

Не лучше обстояли дела и на Балтике. Вот что сообщалось в докладе Реввоенсовету в 1923 году: "Сейчас осталась только одна лодка, годная для строевой службы, из девяти числящихся в составе Морских сил Балтийского моря,это "Краснофлотец"... Этот краткий перечень говорит сам за себя и показывает, что мы идем к факту полной гибели нашего подводного флота. Только экстраординарными мерами можно задержать его гибель".

И такие меры были приняты. В 1925 году народный комиссар по военным и морским делам М. В. Фрунзе провел с подводниками Балтийского флота несколько специальных совещаний, на которых он рассказал морякам о решении Советского правительства строить новые подводные лодки. Фрунзе очень интересовало, как оценят это решение бывалые подводники. Решить строить - это одно, а строить после десятилетнего перерыва в конструкторских разработках - это совсем другое... Подводники сошлись в едином мнении: советскому подводному флоту, технически независимому от заграницы,- быть!

Среди тех, кто решал тогда эту проблему, а потом испытывал, осваивал первенцы советских лодочных серий, был и ныне здравствующий ветеран подводного флота капитан 1 ранга в отставке А. А. Пышнов. Александр Александрович вспоминает:

- В двадцатые годы мы плавали на стальных подводных "гробах". Изношенные лодки тонули, взрывались, горели... И все же мы знали- на смену видавшим виды "барсам" и "агешкам" вот-вот придут новые корабли. А пока любой ценой надо было сохранить опыт подводных плаваний, накопить его, приумножить. По счастью, десятки патриотически настроенных бывших офицеров дореволюционного подплава щедро делились с нами, красными военморами, своими морскими знаниями, своим боевым опытом. Из истории не должны выпасть их имена: А. Бахтин и К. Грибоедов, А. Гарсоев и Н. Зарубил, А. Иконников и

братья Павлиновы, Г. Таубе и К. Немирович-Данченко, Ю. Пуарре и Н. Царевкий...

5 марта 1927 года в присутствии С. М. Кирова к крышке цистерны быстрого погружения первой из строящихся лодок была прикреплена серебряная пластина с названием "Декабрист". Вслед за ним были заложены подводные торпедоносцы "Народоволец" и "Красногвардеец"- "Д-2" и "Д-3". Через четыре года над ними взвились флаги Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

Не прошло и двух пятилеток, а на морях всех четырех сторон света, омывающих страну, встали, прикрывая морские рубежи СССР, бригады новейших подводных лодок.

Н. ЧЕРКАШИН

Г. Трусов. По приказу Ленина

Григорий Мартынович Трусов, инженер-капитан второго ранга. Один из старейших советских подводников. Служил машинным унтер-офицером на подводной лодке г Минога", на которой впервые в мировом судостроении были установлены дизельные двигатели для надводного хода.

В 1917 году был произведен в подпоручики по адмиралтейству.

За участие в становлении Красного Флота, за честную и бескорыстную службу Трусову было присвоено высокое звание Героя Труда Красного Балтийского флота. В 1932 году Григорий Мартынович был назначен главным строителем одной из серий подводных кораблей.

В годы Великой Отечественной войны служил на Балтике, затем на Северном флоте. Перу Г. М. Трусова принадлежит ценная монография "Подводные лодки в русском и советском флоте".

После победы Октября Советское правительство обратилось к Германии с предложением о заключении сепаратного мира и прекращении боевых действий на суше и на море. Начались мирные переговоры. Империалистическая Германия, продолжая наступление, предъявила Советской России унизительные условия мира.

Еще до окончания переговоров Совет Народных Комиссаров декретом от 11 февраля 1918 года объявил о роспуске царского флота и организации социалистического флота.

Брестский договор был заключен 3 марта 1918 года. По условиям этого договора советский флот должен был эвакуироваться из портов Эстонии и Финляндии либо разоружиться. Финский залив в это время был покрыт мощным льдом, проход кораблей через который представлялся невозможным. С другой стороны, пребывание флота в

прибалтийских портах в разоруженном состоянии не сулило ничего хорошего: немцы приближались к Ревелю и могли захватить корабли. 25 февраля германские войска вошли в Ревель.

Уход кораблей из Ревеля начался еще до занятия города немцами. Подводные лодки пробивались через ледовые торосы вслед за ледоколами, которые оказывали помощь и другим кораблям флота при переходе их в Гельсингфорс. Одну из подводных лодок ("Единорог") довести до Гельсингфорса не удалось - она затонула на середине Финского залива. Других потерь на переходе не было.

Все ценные корабли флота были выведены из Эстонии. В Ревеле остались лишь часть вспомогательных судов, 8 старых подводных лодок, сданных в порт, и плавучие средства порта, неспособные к переходу во льдах.

В конце февраля почти весь Балтийский флот сосредоточился в Гельсингфорсе. Однако этот порт являлся лишь временным пристанищем для флота, так как по условиям Брестского договора предстояло эвакуировать советские корабли из портов Финляндии. В этот период в Финляндии была в полном разгаре гражданская война. Под давлением белофиннов финская Красная гвардия отступала к Гельсингфорсу. В помощь Маннергейму Германия сформировала так называемую "Балтийскую дивизию" фон дер Гольца, которая была направлена на кораблях в Финляндию.

3 апреля 1918 года немцы начали высадку десанта в Гангэ. Базировавшиеся там подводные лодки 4-го дивизиона ("АГ-11", "АГ-12", "АГ-13" и "АГ-15" с их базой "Оланд") в тот же день были взорваны своими командами ввиду опасности захвата кораблей немцами; команды лодок выехали поездом в Гельсингфорс.

Немцы начали продвигаться к столице Финляндии. Над советским флотом в Гельсингфорсе нависла прямая угроза захвата. Положение Балтийского флота стало критическим. Переход флота в Кронштадт казался невозможным, так как Финский залив был покрыт мощным торосистым льдом. Но и оставлять корабли в Гельсингфорсе было нельзя. Совет комиссаров Балтийского флота поставил своей задачей эвакуировать корабли в Кронштадт, невзирая на трудности. Наиболее реакционные офицеры - командиры соединений (флагманы) - оказывали явное сопротивление переводу флота в Кронштадт, доказывая невозможность перехода кораблей во льдах.

Поведение этой части офицеров отражало интересы международного империализма, в планы которого входил захват

кораблей Балтфлота в портах Эстонии и Финляндии, а затем нанесение тяжелого удара обороне Петрограда. Но и этот замысел империалистов был сорван благодаря революционному энтузиазму матросских масс, руководимых партией Ленина.

- Советские моряки отлично понимали, что Балтийский флот крайне необходим для защиты Петрограда - колыбели Великой Октябрьской социалистической революции. Поэтому они отдали все свои силы для выполнения труднейшей задачи перевода кораблей в Кронштадт. Этот беспримерный в истории флотов переход кораблей в тяжелых ледовых условиях Финского залива получил историческое название "ледового похода".

6 марта на яхте "Полярная звезда" состоялся пленум судовых и ротных комитетов совместно с членами Центробалта, местного флотского комитета и комиссарами флота. Решение пленума гласило:

"Пленарное собрание предлагает... весь план эвакуации Гельсингфорсской базы разработать Совету комиссаров флота, имеющему право кооптировать сведущих лиц. Все их требования должны исполняться беспрекословно. Все команды должны остаться на своих местах. Немедленно приступить к выводу из Гельсингфорса 1-й бригады линейных кораблей и крейсеров".

12 марта из Гельсингфорса в сопровождении ледоколов вышел первый отряд кораблей, состоявший из линкоров "Петропавловск", "Севастополь", "Гангут" и "Полтава", крейсеров "Рюрик", "Богатырь" и "Адмирал Макаров". Благополучный приход в Кронштадт первой бригады 17 марта ободрил команды остальных кораблей, находившихся в Гельсингфорсе.

К переходу стали готовиться все оставшиеся корабли. Наиболее опасным представлялся переход подводных лодок: в случае повреждения льдом балластных цистерн лодкам угрожало затопление. На случай возможного оставления лодок в Гельсингфорсе на них погрузили зарядные отделения торпед, чтобы взорвать лодки, если немцы попытаются захватить их. Подводники обратились за помощью к судовым комитетам надводных кораблей.

Автор этих строк был участником "ледового похода" и хорошо помнит, как настойчиво подводники боролись за сохранение своих кораблей. 3 апреля делегации судовых комитетов подводных лодок "Тур", "Тигр" и "Рысь" вошли в контакт с судовыми комитетами кораблей "Андрей Первозванный", "Республика", "Олег" и "Баян", готовившихся выйти 4 апреля. Судовые комитеты этих кораблей, выслушав просьбу подводников, согласились взять лодки на буксир.

4 апреля в 5 часов утра лодки вышли из гавани с помощью

буксиров и стали пробиваться к кораблям, стоявшим во льдах на рейде. Подводную лодку "Рысь" затерло у маяка Грохара; 6 апреля ее пришлось отбуксировать обратно в гавань.

Лодка "Тур" приняла буксир с броненосца "Республика". Командир лодки "Тигр", подойдя к борту крейсера "Баян", заявил, что может идти своим ходом в полосе воды непосредственно за кормой крейсера. Действительно, лодка "Тигр" дошла таким способом до Кронштадта, не прибегая к помощи буксиров.

Подводная лодка "Тур", не имевшая достаточного количества команды для самостоятельного хода, начала свой переход на буксире у броненосца "Республика". Но в первый же день с наступлением темноты лодка повредила носовую оконечность. Вода заполнила носовую балластную цистерну, лодка получила большой дифферент на нос и стала зарываться под лед, задерживая движение броненосца. Повреждение носовой оконечности произошло от удара форштевнем о корму броненосца, когда его движение затормозилось сопротивлением мощных торосов.

Лодка с большим дифферентом на нос уже не слушалась руля и рыскала. Попадая под мощные торосы, она создавала громадное сопротивление буксировке. Буксирные концы часто рвались, их неоднократно заводили снова и снова; люди ранили себе руки о разорванные концы стальных тросов. Когда буксирные тросы были израсходованы, на "Туре" отклепали и выбросили за борт якорь, а конец якорного каната подняли на борт броненосца и надежно закрепили на кормовых кнехтах. Эта трудная работа команды проводилась в холод и вьюгу, при отсутствии отопления на самой подводной лодке.

Дальнейшая буксировка мешала броненосцу двигаться вперед. Он не имел возможности давать задний ход, что было необходимо для разбега и форсирования ледяных торосов с ходу. Командир броненосца "Республика" доложил флагману о невозможности дальнейшего движения с поврежденной лодкой на буксире. Флагман поднял сигнал: "Отдать буксир, команде "Тура" покинуть лодку и перейти на броненосец". В ответ на этот сигнал судовые комитеты броненосца и лодки потребовали выделить для буксировки "Тура" ледокольный буксир "Силач". Флагман удовлетворил эту просьбу судовых комитетов, и в дальнейшем подводная лодка "Тур" шла на буксире "Силача" до самого Кронштадта. Когда буксиру было трудно пробиваться во льдах с лодкой на буксире, она помогала ему работой своих главных электродвигателей. Воду из поврежденной носовой балластной цистерны периодически откачивали помпой.

10 апреля 1918 года второй отряд кораблей и две лодки

пришли в Кронштадт. Лодка "Тур" получила серьезные повреждения носовых балластных цистерн и надстроек, помятых во льдах. Лодка "Тигр", не имевшая повреждений при переходе, разбила носовую оконечность, швартуясь к стенке в Кронштадтской гавани.

Остальные лодки пробивались из Гельсингфорса шхерами, где не было ледяных торосов, и поэтому пришли в Кронштадт без серьезных повреждений. 7 апреля из Гельсингфорса в сопровождении сторожевых судов ледокольного типа вышли лодки "Волк", "Вепрь", "Леопард", "Змея", "Рысь", "Пантера", "Ягуар" и "Ерш". 9 апреля на буксире у транспортов "Тосно" и "Иже" вышли лодки "Кугуар" и "Угорь".

В период с 7 по 12 апреля шхерами ушло из Гельсингфорса 167 кораблей, путь которым прокладывали ледоколы. Последние корабли Балтфлота ушли из Гельсингфорса в 9 часов утра 12 апреля, за три часа до прихода немецкой эскадры, которую наши корабли уже видели на горизонте.

Бывшие в составе Балтийского флота английские подводные лодки "Е-1", "Е-8", "Е-9", "С-19", "С-26", "С-27" и "С-35", их база "Амстердам", а также три английских парохода с разрешения Совета Народных Комиссаров были взорваны англичанами 4 апреля на внешнем свеаборгском рейде.

Ледовый переход Балтийского флота закончился 25 апреля 1918 года. Всего было уведено из Гельсингфорса 236 кораблей, в том числе: 6 линкоров, 5 крейсеров, 54 эскадренных миноносца, 12 подводных лодок, 10 тральщиков, 5 минных заградителей, 15 сторожевых судов, 14 вспомогательных судов, 4 посыльных судна, 45 транспортов, 25 буксиров, 1 паром, 1 плавучий маяк и 7 яхт.

Эти корабли стали основой Красного Балтийского флота и ряда флотилий.

Совершившие "ледовый поход" 12 подводных лодок типа "Барс": "Тигр", "Волк", "Тур", "Леопард", "Змея", "Пантера", "Рысь", "Ягуар", "Ерш", "Угорь", "Вепрь", "Кугуар" и часть старых подводных лодок: "Минога", "Окунь", "Макрель" и "Касатка" - были вскоре использованы для защиты завоеваний Октябрьской революции.

* * *

Молодая Советская Республика переживала грозные дни, напрягая все силы для борьбы с внутренней контрреволюцией и отражения натиска интервентов.

Советское правительство использовало часть подводных лодок на внутренних фронтах гражданской войны. Осенью 1918 года из Петрограда на Волгу были отправлены несколько миноносцев и четыре подводные лодки: "Минога", "Касатка",

"Окунь" и "Макрель".

Летом восемнадцатого белогвардейцы подняли восстание против Советской власти и захватили в свои руки Среднее Поволжье, намереваясь развивать наступление на Москву. Началась борьба за юг и Каспий. Враг захватил и вооружил лучшие суда, имевшиеся в среднем течении Волги и Камы, поэтому Красную Волжскую флотилию было необходимо срочно усилить боевыми кораблями.

В. И. Ленин дал указание штабу Балтийского флота перевезти на Каспийское море подводные лодки. Штаб флота выяснил, что по условиям железнодорожных перевозок на Каспий можно отправить только три малые лодки типа "Касатка" и лодку "Минога". Однако эти лодки нуждались в капитальном ремонте, и для этой цели еще осенью 1917 года их привели к Балтийскому заводу. Пришлось в небывало короткие сроки выполнить большой объем ремонтных работ.

28 августа, проверяя выполнение своего задания, В., И. Ленин писал в Морской Генеральный штаб: "Как стоит вопрос об отправке подводных лодок на Волгу и в Каспийское море?

Верно ли, что лишь старые подводки можно отправить?

Сколько их?

Когда дано распоряжение об отправке? Что вообще сделано?

ЛЕНИН"

Не удовлетворившись полученным ответом, В. И. Ленин писал на следующий день:

"Невозможно ограничиться такой неопределенностью: "ищем" (своего имущества?? Необходимо к завтрему представить мне имена "ищущих", дату, с которой они ищут, и т. д.).

"Выясняется возможность отправить" - тоже невероятно неопределенно.

Когда и кто распорядился "выяснить"? Я прошу завтра (30/8) мне это сообщить точно, официально.

Ибо дело с посылкой подводок не терпит отлагательства ни на минуту.

ЛЕНИН"

Указанные четыре подводные лодки срочно отремонтировали и отправили по железной дороге до Саратова, откуда они должны были своим ходом спуститься по Волге до Астрахани.

Начальником дивизиона подводных лодок Каспийской военной флотилии и одновременно командиром подводной лодки "Минога" был назначен командир подводной лодки "Пантера" Юлий Витальевич Пуаррэ.

Первыми из Петрограда были отправлены две подводные лодки "Минога" и "Макрель". Их подняли краном и установили на

специальные железнодорожные платформы. Сложнее было произвести спуск лодок с платформ в саратовском затоне, где не было кранов нужной грузоподъемности. Писатель Колбасьев в своем рассказе "Туман" так описывает этот эпизод.

* * *

"Начальник дивизиона, рыжий Антон Сарре (Ю. Пуаррэ.- Н. Ч.) стоял на рубке одной из своих подводных лодок и, размахивая руками, ругался на четырех языках. После продолжительного словесного и прочего воздействия лодка, вздрогнув, медленно съехала боком в грязную волжскую воду...

Завхоз дивизиона сознавал, что из-за недостатка воды лодку спускать иначе чем бортом было невозможно, но тем не менее ожидал немедленной гибели рыжего Антона Сарре вместе с лодкой, и только увидев, что спуск кончился благополучно, смог выдохнуть застрявший в груди воздух...

...- Страшные времена пришли, мой друг Туман,- сказал невысокий белобрысый командир канонерской лодки "Роза Люксембург".- Однако ты, Туман, все-таки не унывай. Только привыкни к тому, что теперь все делается наоборот. Подводные лодки плавают не под водой, а по земле на рельсах, и спускают их не кормой, а бортом. Шестидюймовые пушки снимают с крейсеров и ставят на нефтяные баржи. Табак-махорка выпуска восемнадцатого года при горении стреляет, а бездымный порох выпуска двенадцатого года иногда почему-то не горит..."

* * *

18 мая 1919 года "Макрель" была выслана на боевую позицию к острову Чечень на подходах к каспийскому порту Петровск (ныне Махачкала), где базировались тогда корабли английских интервентов и белогвардейцев. Атакованная английскими торпедными катерами, лодка вынуждена была отойти к рейду форта Александровский. Силы красных в форту были очень незначительны, и враг рвался к нему, чтобы захватить или уничтожить наши корабли.

21 мая в 12 часов дня на флагманском корабле Астрахано-Каспийской военной флотилии - вооруженном пароходе "Каспий" был поднят сигнал: "Дивизиону подводных лодок выйти в море". "Макрель" и "Минога" немедленно подошли к "Каспию" и вместе с ним преградили дорогу вражеским кораблям, которые сразу же повернули обратно в море. Лодки возвратились к своей плавбазе. Но отход противника был только хитростью: вскоре его корабли опять приблизились к форту и открыли огонь. Завязался артиллерийский бой, в котором участвовала даже плавучая база подводных лодок "Ревель".

Силы были неравные. Советским боевым кораблям, наспех

переоборудованным из старых грузовых пароходов, приходилось бороться с отлично вооруженными английскими вспомогательными крейсерами и быстроходными катерами. Вражеский снаряд попал в пароход "Ревель", который вспыхнул, как факел. Пламя перебросилось на стоящую рядом с ним "Миногу". Нашей флотилии грозила гибель или захват врагом.

В этот тяжелый момент помощник командира "Макрели" Реноян, исполняющий обязанности командира, растерялся и, бросив лодку на произвол судьбы, сбежал на берег. Командование ею принял на себя боцман Лошманов. Он смело вывел маленькую "Макрель" навстречу врагу. Подводная лодка погрузилась и пошла на сближение с вражескими кораблями. Противник обнаружил "Макрель" и, боясь быть атакованным, повернул на обратный курс. Этим воспользовался Пуаррэ, который вместе с несколькими матросами вскочил в шлюпку и отбуксировал "Миногу" от борта горящего парохода "Ревель".

О подвиге "Макрели" и героизме ее команды в бою у форта Александровский стало известно Советскому правительству. Фактический командир лодки боцман Лошманов был награжден орденом Красного Знамени.

Вскоре из Петрограда в Астрахань прибыли последние две подводные лодки "Окунь" и "Касатка". Каспийская флотилия, в состав которой входил дивизион подводных лодок, укомплектованный экипажами из добровольцев моряков-балтийцев, преданных революции, под руководством Кирова с честью выполнила свой долг в боях с белогвардейцами и интервентами на Волге и Каспии.

Когда боевые действия на Каспийском море закончились, все лодки были поставлены на капитальный ремонт, а их команды во главе с начальником дивизиона Пуаррэ были отправлены в Николаев на Черное море, где по указанию В. И. Ленина начались работы по возрождению Черноморского флота.

А. Бахтин. На "Пантере"

Александр Николаевич Бахтин, бывший лейтенант старого флота, служил старшим офицером на подводной лодке "Волк", участник первой мировой войны. В годы гражданской войны командовал подводной лодкой "Пантера", которая, потопив в 1919 году английский эсминец "Виттория", открыла боевой счет советских подводников. Стал одним из первых кавалеров ордена Красного Знамени среди подводников. Был профессором Военно-Морской академии.

Вступив в строй в конце империалистической войны{20}, подводная лодка "Пантера" в первые годы не успела проявить себя ничем. Благополучно совершив "ледовый поход" в марте 1918

года, она счастливо избежала участи других лодок - перевода на "долговременное хранение". Летом 1918 года она плавала в Ладожском озере, исполняя некоторые военные поручения. Благодаря всем этим обстоятельствам "Пантера" имела сплоченный, бодрый личный состав и исправные механизмы. Это значительно облегчило работу, и на приведение лодки в боевую готовность потребовалось немного времени.

Действиям лодок придавалось очень серьезное значение, и посылки их производились непосредственным распоряжением Реввоенсовета Республики.

Секретная радиограмма требовала произвести разведку лодкой. Вскоре мне было вручено предписание: "Предлагаю вам, по готовности, идти в море для наблюдения за заливом и для осмотра ревельского рейда гавани..." Далее шла подробная инструкция.

В штабе я получил последние данные о безопасных курсах и обстановку. 23 декабря после полудня пришел буксир "Ораниенбаум", и с его помощью "Пантера" начала выходить из забитой льдом гавани.

Вышли.

"Двадцать часов. Всплыл и последовал к Ревелю" (коротко написано в моем донесении о походе).

Мерно стучали дизеля; берегов уже не было видно; лодку слегка покачивало, и она дальше и дальше шла вперед к своей цели.

Совершенно особое настроение создается на лодке, идущей в поход. Все береговые интересы, дела и радости забываются и какой-то невидимой перегородкой сразу отделяются от сознания. Лодка со всем ее экипажем делается особым мирком. Быт сразу ограничивается узкими рамками походной жизни, складывающейся из специфических особенностей плавания. Все служебные дела, сложная совокупность отношений с другими кораблями, с начальством, с портом, с заводом остаются где-то сзади, далекими и ненужными.

Я прошел по лодке. Большинство подводников спали, набираясь сил. В походе неизвестно, когда придется работать, поэтому спать приходится "вперед". У дизелей, не спеша, вахтенные мотористы щупали подшипники и наблюдали за работой машины. Дежурные стояли у своих механизмов, готовые в любой момент по звонку вскочить и выполнять обязанности по тревоге. Часть лампочек была выключена, и видневшиеся в полумраке спящие фигуры создавали впечатление спокойной, мирной обстановки.

В кают-компании за маленьким столиком, над которым

виднелся ряд приборов, сидел штурман, ведя на карте прокладку. Мы стали еще раз подсчитывать, когда подойдем к Ревелю. Маяки горели, и штурман на карте аккуратными кружочками отмечал обсервованные места.

Рулевой в рубке напряженно смотрел на картушку компаса. На мостике, охраняя безопасность корабля, стояли две фигуры в высоких сапогах, фуфайках, рукавицах, теплых шапках, неуклюжие и громоздкие,- вахтенный начальник и сигнальщик.

Постепенно свежело. Волны начинали захлестывать на мостик. Поручни и решетчатые люки покрывались тонкой ледяной коркой.

"3 часа ночи. Прошли траверз южного Гогландского маяка".

Определяться стало затруднительно, волны уже перекатывались через рубку, обливая стоящих на ней людей с ног до головы холодной водой. Компас и пеленгатор обмерзли и покрылись льдом. Штурману приходилось прибегать к разным ухищрениям, чтобы сделать нужный отсчет, причем он получал ледяную ванну и бежал обратно мокрый. Карта потеряла свой чистый, аккуратный вид, промокла; курсы на ней размазались, да и по всей лодке стало сыро, холодно и неуютно.

"9 часов 35 минут. Подошел к маяку Кокшер и погрузился, намереваясь следовать в подводном положении на ревельский рейд".

Однако выполнить это не пришлось, так как оба перископа замерзли, не вращались, не поднимались и не опускались, и вообще в них почти ничего не было видно.

От большой волны лодка плохо держалась на перископной глубине, даже на 40 футах ее качало.

Через некоторое время перископы начали оттаивать, однако видно было хорошо только в кормовой перископ, носовой же торчал бесполезно,- как оказалось потом, он был погнут, отчего его нельзя было опускать. Очевидно, он был погнут водой, представляя большое сопротивление вследствие намерзшего льда.

Тем временем выяснилась еще одна неприятность - начали пропускать клинкеты газоотвода, так что лодка потеряла возможность погружаться больше 50-60 футов.

"В 16 часов, когда позволила ясность кормового перископа, пошел в проход между островом Кокшер и Б. Врангель".

"17 часов. Стемнело. Всплыл и решил следовать на рейд в надводном положении. Пустил один дизель на зарядку, а под вторым последовал дальше".

Погода не представляла ничего утешительного. Небо было покрыто тучами. Ревел ветер, лодку качало и непрерывно

заливало ледяными волнами. Был сочельник. Буржуазный Ревель, очевидно, веселился, встречая праздник. Но "замерзающего рождественского мальчика" представлял, несомненно, наш штурман.

Маленький и круглый, как кубышка, от разной теплой одежды, он с трудом протискивался в узкие лодочные люки и загроможденные проходы, бегая с мостика к штурманскому столику по отвесным трапам. Обледенелый и продрогший, он неустанно работал.

В 19 часов мы вышли на Екатеринентальский створ, выводящий на ревелький рейд. На одно мгновенье нам приветливо блеснули огни маяков, но тотчас же непроницаемая снежная стена закрыла все. Началась пурга, нечего было и думать идти дальше. Нужно было скорее выбираться из неприятельского логова. Я скомандовал: "Лево на борт".

Хлопья снега били нас в лицо, так что с трудом можно было смотреть. Впрочем, ничего, кроме снега и волн, не было видно. И мы выходили по прокладке, хотя и не совсем были уверены в точности компаса.

Выйдя на чистую воду, продолжали зарядку.

В 10 часов вечера мне доложили, что перестал действовать руль. Даже неморяку должно быть понятно, какое "приятное ощущение" - оказаться без руля у неприятельских берегов: корабль идет не туда, куда хочет, а куда его влекут ветер и волны, то есть просто он никуда не может идти, а если даст ход, то беспомощно тычется в разные стороны, как слепой щенок.

Были мобилизованы все лучшие силы, и вскоре повреждение нашли: лопнул левый штуртрос между роликами в центральном посту. На всякий случай проверили рулевые приводы и в кормовой цистерне. Эта операция была произведена боцманом, для чего ему пришлось по обледенелой узкой палубе лодки пробираться к самой корме с риском ежеминутно быть сорванным обрушивающимися массами ледяной воды. Он открыл узкую горловину цистерны, осмотрел все при неровном свете аккумуляторного фонарика и проделал такой же обратный путь.

Настроение определенно понижалось. От сильной качки многие начали "травить". В корме было слышно, что при каждом качании лодки тяжело било руль, а оставшийся правый штуртрос натягивался, как струна, и тоже грозил лопнуть.

Погрузиться, чтобы лечь на грунт и укрыться от волны на данной глубине, не позволяли пропускавшие клин-кеты. Приходилось выворачиваться так, как есть, и притом во что бы то ни стало до рассвета, пока нас не могли видеть с островов.

Мы решили переосновать трос, то есть целый его конец

перевернуть к роликам, а разорванный - к талрепам в корме, где на свободном месте можно было рассчитывать как-нибудь связать разорванные части. За эту работу взялся наш механик. Это был незаменимый человек в работе и любимец всей команды. Для него не было, кажется, невозможных заданий. За все он брался первым и доводил до успешного конца. Механик посмотрел, что надо сделать, сказал своим басистым говором на "о": "Ну, что ж, это можно",- засучил рукава и начал работать вместе со своим другом - нашим комиссаром и мотористами.

Медленно текло время. Только через два часа упорной работы штуртрос наконец был соединен.

Трудно описать картину, которую представляло собою соединенное место: это была какая-то бесформенная масса железных блоков, цепей и концов, которая лязгала и громыхала при каждой перекладке руля. Тем не менее она исполняла свое назначение, и механик сказал уверенно: "Выдержит".

Около 2 часов ночи оказалось возможным дать ход.

Лодка благополучно вернулась домой.

Последний поход в эту зиму мы совершили в ночь с 15 на 16 января.

В феврале стали на ремонт.

Снова "Пантера" вступила в строй лишь в середине лета 1919 года.

Когда я пришел на лодку, комиссар мне сказал: "У нас спокойная команда".

Это была верная, но слишком скромная характеристика изумительных людей.

Для них не существовало трудностей или сомнений: самую тяжелую работу они делали с твердой уверенностью в ее необходимости для общего дела; в самых рискованных положениях они занимались своим делом, как будто бы опасности подстерегали кого-нибудь другого, а не их самих.

Несомненно, многим из них война и военная служба более чем надоели. Некоторые моряки уже по десять лет были оторваны от мирной работы. А теперь им опять приходилось воевать, но они не роптали, потому что причины и цели этой войны были им понятны.

Необходимо особо отметить их отношение к старому командному составу - на редкость корректное и дружелюбное. В то время как на других лодках, не говоря уже о надводных кораблях, неоднократно бывали случаи различных недоразумений отзвук былой вражды к офицерам, у нас процветала атмосфера взаимного доверия и заботливости, часто весьма трогательной.

24 июля "Пантера" была послана в Копорский залив, где периодически появлялись английские и эстонские суда, базировавшиеся на Биорке.

Около полуночи мы снялись со швартовов и вышли по назначению. К 5 часам утра мы должны были быть у поворотного буя. Однако, вследствие мглистости и ошибки лага, мы перескочили несколько дальше, одновременно благополучно перескочив... и одну из наших линий минных заграждении.

Я застопорил дизеля, чтобы осмотреться.

Спокойное море расстилалось кругом. Горизонт закрывался мглой. Когда начало светать, на горизонте были замечены три смутных силуэта,- вероятно, неприятельские тральщики. Я заполнил цистерны, переходя в позиционное положение, и дал ход, склоняясь к югу, чтобы выйти к маяку на фарватер. Совсем погружаться не хотел, так как предстояло еще перейти линию наших заграждений. Об этом мы не говорили со штурманом, не желая возбуждать лишнего волнения в личном составе; мы без слов понимали друг друга.

Но этот час, пока мы не вышли на чистый фарватер, показался мне необыкновенно длинным.

Наконец рассвело настолько, что открылся Шепелеве-кии маяк. Неприятельских судов уже не было видно за горизонтом. Дав полный ход, мы скоро оказались на фарватере, и я мог облегченно вздохнуть.

В половине восьмого погрузились и под перископом начали входить в Копорский залив.

В 10 часов 45 минут вахтенный начальник, стоявший у перископа, заметил странный предмет, то исчезавший, то появлявшийся. Вскоре оказалось, что это подводная лодка, которая, очевидно, занималась упражнениями. Невдалеке оказалась и вторая лодка.

Сердце забилось усиленно: перед нами был неприятель!

Я наблюдал за ними около часа.

За это время удалось хорошо рассмотреть их: одна была светлого цвета, видимо, типа "Е-9", другая темная - более поздних номеров. Казалось, что это тюлени играют на солнце, то всплывая, то погружаясь.

Это были английские подводные лодки.

В 11 часов 30 минут, видя, что лодки прекратили погружение и держались над водою, я пошел в атаку.

План атаки быстро созрел в голове. Мы находились на солнечной стороне моря, - следовательно, нас плохо было видно. Подойти поближе к лодкам, развернуться кормой, чтобы иметь большую свободу маневрирования, выпустить мину в одну лодку,

повернуть и выпустить мину в другую лодку. И все!

На "Пантере" царило напряженное молчание. Каждый понимал серьезность момента и ожидал приказаний, которые исполнялись с безошибочной точностью.

Все шло как по маслу. В каждую лодку выпущено по мине, и... никакого результата. Взрыва не последовало{21}.

Наблюдая в перископ, я увидел, как темная лодка дала ход и пошла на юг, к берегу, а светлая оставалась на месте.

Положив лево руля, я начал разворачиваться, чтобы атаковать светлую лодку носовыми аппаратами.

Тем временем находившиеся в корме пережили жуткий момент: вдоль нашего борта, жужжа, прошла мина. Вероятно, ее выпустила в нас неприятельская лодка, которая дала ход. Об этом случае я узнал только впоследствии.

Подойдя на четыре кабельтова, я выпустил в лодку, стоявшую на месте, еще две мины и видел, как прямо к ней протянулись следы их хода. В этот момент лодка, до того обращенная бортом и представлявшая широкую цель, в которую должны были попасть мины, начала разворачиваться.

Мины прошли с обеих сторон от нее.

Погрузившись до 80 футов, я начал уходить, чтобы не навлечь на себя преследования.

Через час я всплыл и высунул перископ, чтобы осмотреться, но он запотел от перемены температуры, я ничего не увидел и сейчас же погрузился опять.

Через три минуты мы услышали взрыв снаряда. Очевидно, кто-то выстрелил, заметив перископ. Пришлось идти дальше, не показываясь наверх.

Чтобы выйти на фарватер между заграждениями, не всплывая и не обнаруживая себя, пришлось измерять глубину самой лодкой, погружаясь до грунта в поисках характерных, отличительных глубин, по которым и удалось определиться.

В трех с половиной милях от Шепелевского маяка я продул среднюю цистерну, открыл люк и вылез на мостик. Никого не было видно.

Всплыли совсем. Были пушены дизели, и мы пошли домой. Около 8 часов вечера были у борта базы "Память Азова".

Кашу, которую мы заварили своею атакою, пришлось расхлебывать команде подводной лодки "Вепрь". Через несколько дней после нашего похода в том же Копорском заливе она пыталась атаковать миноносец, который быстро обнаружил ее и подверг жестокому обстрелу.

Следующие отрывки из рапорта командира "Вепря" ярко рисуют, что пришлось пережить команде подводной лодки.

"От взрыва сгорел реостат освещения. Свет погас. Осадило вниз перископы, через сальники перископов сильно пошла вода - мотор перископа загорелся. Лопнули водомерные стекла некоторых цистерн. Приток воды в лодку очень увеличился. Магнитный компас перестал показывать. Заклинило рубочный люк. Сорваны барашки крепления горловины носовой цистерны. В нескольких местах повреждена надстройка. Повреждена труба носовой помпы, и нарушены крепления ее к надстройке. Заклинило манипулятор балластной помпы и вентиляционный клапан батареи. Осыпалась краска перископа, не работает указатель уравнительной цистерны. Зарядное отделение мин пробито в двух местах у ударника. Станцию левого главного электромотора сильно накренило во время взрыва, и она требует осмотра.

Командир "Вепря" считает необходимым отдать должное всему составу лодки. В такой опасный момент не было ни шума, ни паники, ни беготни. Все оставались на местах и точно исполняли распоряжения, несмотря на темноту, дым горящей изоляции и шум вливающейся воды".

Стоять в Кронштадте в эту кампанию было довольно беспокойно вследствие частых налетов неприятельских аэропланов.

Иногда они принимали характер настоящих регулярных визитов: утром, днем во время обеда и вечером во время ужина.

С июля их деятельность особенно усилилась.

Сидишь спокойно в кают-компании, вдруг докладывают: "Самолеты!" Выбегаешь наверх и в бинокль разыскиваешь приближающуюся зловещую черную точку в синеве неба. На всех кораблях подняты условные сигналы, обозначающие число аэропланов.

Приподнятое настроение томительного ожидания вдруг разряжается выстрелом. На небе появляется облачко от разрыва снаряда. Один, другой, третий выстрелы наконец превращаются в непрерывную стрельбу, а облачко - в длинную и широкую полосу, которая следует за неприятельским аппаратом. Если вам не удалось найти его сразу, то эта полоса точно укажет его место.

Ближе и ближе. Наконец кажется, что он над нами.

"Бросит или не бросит?" - неприятно сверлит в голове.

Когда самолет пролетает немного дальше, видно, как от него отделяется черная точка-бомба, летящая скорее и скорее и делающаяся незаметной. Раздается оглушительный взрыв.

Бросив несколько бомб, самолет быстро скрывается.

Чрезмерное внимание, которое неприятельские самолеты начали уделять тому углу гавани у доков, где базировались наши

подводные лодки, заставило меня переменить место стоянки нашей "Пантеры". Мы перешли к внешней стенке. Эта предосторожность оказалась очень полезной, так как наша база "Память Азова", у которой мы стояли, через несколько дней (в ночь на 18 августа) была взорвана английским торпедным катером.

17 августа мы спокойно легли спать на нашем новом месте, но в 3 часа 40 минут ночи я был разбужен вахтенным, который доложил, что над городом появились неприятельские аэропланы, обстреливающие рейд. Быстро одевшись, я выскочил наверх и услышал гудение пропеллеров невидимого врага. Самолеты кружились над рейдом, стреляя из пулеметов. Вскоре с одного из них была брошена бомба. По-видимому, они летали довольно низко, но в темноте только временами были видны их смутные силуэты. Разбуженная команда также была вся наверху.

Через некоторое время мы заметили на воде силуэт черного цвета, передвигавшийся с необычайной быстротой и стрелявший из пулемета. Сперва мы принимали его за снизившийся гидроплан, потом оказалось, что это был быстроходный катер.

Спокойная гавань вдруг превратилась в ад. Стрельба из пулеметов, разрывы бомб, взрывы торпед, выстрелы орудий наших кораблей - все слилось в оглушительный грохот.

Все вскоре затихло. На внешнем рейде догорал расстрелянный нашим миноносцем катер, озаряя море зловещим заревом.

Всего в налете участвовало семь английских катеров, из которых три были разбиты в щепки. В этом была исключительная заслуга всех наших комендоров. Неоднократные налеты таких катеров на германские порты во время мировой войны всегда сходили англичанам безнаказанно.

Не прошел им безнаказанно такой разбойничий налет только в советских водах.

Было раннее августовское утро.

Мы получили приказ идти в Биорке.

В 6 1/2 часов утра наша "Пантера" уже выходила из гавани.

Утро было чудесное, за спиною играл всеми красками покидаемый нами Кронштадт, и полным кругом всходило золотое спокойное солнце.

На воде - ни морщинки, ни зыби.

- Приготовиться к погружению! - отдаю команду.

Закрываются люки, убираются трапы.

Сделав крепкий последний глоток густого осеннего воздуха, мы спускаемся вниз.

* * *

В боевой рубке вместе со мной минный машинист и рулевой. Все остальные на своих местах.

Уже шесть часов, как мы под водою. Идем пока что под перископом на глубине в 24 фута.

В корме монотонно жужжат винты. Штурман чаще и чаще наведывается в рубку.

Тревога.

Звонок.

- Все на места!

Из Биорке в Копорский залив идет неприятельский миноносец. Он нам виден. А мы пока что не замечены им.

- Атаковать?

- Подождем. Еще очень светло.

Есть опасность, что при выстреле миной нас выбросит сильно наверх.

Сердце бьется тревожно. С сожалением отрываемся от миноносца и идем своим курсом.

Уже 9 часов. Мы недалеко от Биорке. Перед нами два неприятельских миноносца. Один из них - старый знакомый.

Это тот самый, что ходил на разведку в Копорский залив. Теперь он - рядом с каким-то другим, и теперь-то уж мы его не упустим! Идем прямо на них. Резко сокращаем дистанцию.

Затем резкий звонок - боевая тревога.

- Носовые минные аппараты, товсь!

- Носовые минные аппараты - на товсь,- отвечают оттуда.

- Правый аппарат, пли!

Полминуты еще не прошло после выхода торпеды, а уже для нас ясно, чтомимо.

- Левый - пли!

Снова крепкий удар, и вся лодка подкинута кверху. Даже рубка наружу. Рев и вой где-то рядом.

Вверху взрыв.

- В нос - команда! - кричу я. Надо утяжелить нос.

Теперь мы знаем: в этот раз угодили как следует.

Под обстрелом принимаем 300 пудов балласта и, как камень, идем на дно.

Слышен треск камней под кузовом.

Отрываемся быстро от грунта и, все время держась 80 футов, держим курс на Шепелевский маяк.

Через несколько минут я достаю альбом, в нем помечены суда всего мира.

Нахожу квадрат с фотографией миноносца под литерой "Н", беру ножницы и молча вырезаю.

Окружающие меня понимают, что это значит.

Это я освобождаю альбом от "покойника".

К часу ночи доходим до полосы минных заграждений.

Дальше идти не решились.

Легли прямо на грунт "ночевать" на глубине 94 футов и до 6 1/2 часов "спали".

Спали с мыслью, что вот-вот еще какой-нибудь командир неприятельской лодки так же бесстрастно и холодно достанет альбомчик и ножницы, разыщет там нашу "Пантеру" и одним поворотом руки освободит "свой" альбом от "чужого" покойника.

В 6 1/2 часов утра снова идем под перископом.

И только у самых кронштадтских сетевых заграждений, пробыв 30 часов и 10 минут под водою, мы всплыли наверх.

Сторожевые суда открыли нам ворота.

А в штабе уже было известно, что мы потопили вражеский миноносец.

С маяков служба связи сообщила в Кронбазу, что за нами охотились 9 миноносцев и несколько аэропланов.

Впоследствии, по английским источникам, мы узнали, что нами был взорван эскадренный миноносец "Виттория" (водоизмещение 1365 тонн, скорость 34 узла).

Ю. Пантелеев. Начинали мы так

Юрий Александрович Пантелеев - адмирал, начинал свою службу штурманом подводной лодки Черноморского флота. Был командиром бригады подводных лодок в предвоенные годы. После войны командовал Тихоокеанским флотом.

После похода на "Воровском" мы снова вернулись на курсы. Закончил я их весной 1925 года. Назначение получил на Черное море. Вот и Крым. Не отхожу от окна вагона. На южной земле уже пышная зелень. Цветет миндаль. Поезд ныряет в туннель. Их тут несколько. Вспыхнет на мгновение дневной свет, и снова темнота. Наконец в глаза ударило таким ярким солнцем, что невольно зажмурился. Внизу голубеет Южная бухта. Всматриваюсь в корабли. На каком из них уготовано мне служить?

На перроне нас обступили мальчишки, наперебой предлагая комнату. Жене понравился маленький шустрый мальчуган.

- Давай веди к себе.

Идти пришлось не так далеко. На улице матроса Кошки у подножия Малахова кургана наш проводник постучал в калитку. Во дворе стоял небольшой, утопающий в зелени домик. Встретил нас седой человек в тельняшке. Представился: старожил этих мест, бывший черноморский моряк Иван Афанасиевский. И домик, и его хозяин нам понравились, и мы поселились здесь, на Корабельной стороне.

Оставив жену распаковывать чемоданы, я поспешил в штаб

флота.

Маленький трамвайчик - гордость севастопольцев, открывших трамвайное движение на 9 лет раньше, чем в Петербурге,- довез меня до центра города.

Встречные командиры сказали мне, что штаб, Реввоенсовет и политическое управление флота размещаются на "Красном моряке", который стоит у Минной пристани. Я ожидал увидеть большой корабль, а оказался старый-престарый колесный пароходик водоизмещением всего около сотни тонн. После я узнал, что он был построен в Англии еще в 1866 году. Купленный русским правительством, сразу же оказался в Севастополе и стал яхтой главного командира флота и портов Черного моря.

Как яхта высокого начальника пароходик, может быть, был хорош, а как штабной корабль не годился. Теснота здесь была страшная. Каюта начальника отдела кадров флота крохотная. Дверь ее была распахнута настежь. Хозяин каюты сидел у маленького столика, на койке - другой мебели не было - сидел посетитель, какой-то большой командир с широкой нашивкой на рукаве. Остальную часть койки занимали стопки папок.

Собеседники жарко спорили, и на мой осторожный стук никто не обратил внимания. Волей-неволей мне пришлось стать свидетелем разговора. Посетитель просил дать ему четырех штурманов на подводные лодки, а начальник отдела кадров уверял, что может дать только двух. Наконец оба повернулись ко мне и чуть ли не в один голос спросили, что мне надо.

- Вам нужен штурман на подводную лодку. Можете располагать мной.

Начальник отдела кадров просмотрел мои бумаги, поморщился.

- Если метили в подводники, надо было кончать подводный класс. А теперь пойдете на канонерскую лодку.

- Ерунда! - вмешался посетитель.- Он штурман - это основное, а подводным делам мы его научим... Не спорь, Коля, пиши предписание, ведь человек сам просится в подплав, а это не так часто случается.

Начальник отдела кадров махнул рукой и наложил резолюцию.

- Ну, а теперь давайте знакомиться,- сказал посетитель и протянул мне ладонь.- Головачев, начальник отдельного дивизиона подводных лодок Черноморского флота.

Через несколько минут мы с ним уже шли по бухте на тихоходном катеришке. По пути Головачев задавал мне множество вопросов, словно оценивая новое "приобретение". Тогда было не принято обращаться к начальству насчет квартиры,

и оно об этом не заикалось. Но все же у трапа плавбазы начдив спросил:

- Между прочим, где вы устроились?

Я ответил, на что последовал спокойный кивок.

Плавбаза подлодок "Березань" - старый транспорт времен первой мировой войны. Удирая из Севастополя, белые взорвали на судне машины, разграбили оборудование. Таким мертвецом оно и стояло в Южной бухте, недалеко от вокзала. Необходимые подводным лодкам зарядовая станция, аккумуляторная мастерская и прочее хозяйство только начинали строиться. Пока же пять подводных лодок сиротливо стояли у плавучих пирсов и находились, что называется, на самообслуживании.

Каюты на "Березани" оказались маленькие, неуютные и совершенно необорудованные. Я поселился вдвоем со штурманом Пивоваровым - моим старым товарищем по службе и учебе. Сначала было тоскливо. Мы, как далекую мечту, вспоминали наши шикарные каюты на линкоре "Марат" и на канлодке "Хивинец".

Кают-компания, где обедал весь командный состав дивизиона, тоже была и темной и убогой. Впрочем, мы на это не сетовали. Важно было другое: коллектив подобрался дружный, в кают-компании всегда было шумно и весело. В такой среде любые бытовые неудобства кажутся пустяком.

Приняли нас, молодых штурманов, очень приветливо. Через пару дней мне казалось, что я уже давно служу в дивизионе. Конечно, это во многом зависело от начдива Головачева и комиссара Голубовского. Оба они были старыми подводниками. В отличие от Головачева, человека шумного и резковатого, Голубовский был мягкий, малоразговорчивый, больше прислушивался к нам, нежели сам говорил. Чуткий, внимательный, он постоянно заботился о людях.

Меня назначили штурманом на подводную лодку "Политрук" - единственную большую лодку типа "Барс". Лодки эти строились еще в царское время по проекту талантливого русского инженера-кораблестроителя И. Г. Бубнова. В первую мировую войну они воевали неплохо. В годы интервенции несколько лодок этого типа белые увели в Бизерту (Африка), остальные взорвали, затопили или привели в полную негодность. Осталась одна-единственная - "Нерпа". После основательного ремонта ей дали новое название и включили в состав Черноморского флота. На ней мы теперь служили. Надводное водоизмещение лодки около шестисот тонн. Скоростью хода она не блещет - шесть - восемь узлов в надводном положении, а под водой с трудом можно выжать пять узлов, да и то на очень короткий срок: аккумуляторные батареи быстро

садились.

Корабль наш походил на огромную стальную сигару, начиненную механизмами и без единой водонепроницаемой переборки. При малейшем повреждении корпуса вода могла залить всю лодку. Конструкторы стремились любой ценой уменьшить вес корабля, жертвуя даже его живучестью.

Вооружение состояло из четырех торпедных аппаратов: по два в носу и корме.

Рабочая глубина погружения - до пятидесяти метров. Помню, в первом же походе я заметил, что командир глаз не сводит с глубиномера и, едва стрелка приблизится к цифре "40", громко командует: "Боцман, точнее держать глубину, не ходить дальше сорока метров!" На рулях глубины нес вахту старый подводник боцман В. И. Корнеев. Он, хитровато улыбаясь, докладывал: "Есть, точнее держать! Глубина 35 метров!"

Остальные четыре лодки относились к типу "АГ". Собраны они были уже на советских заводах, хотя и по проекту американского инженера Голланда. Они в два раза меньше нашей, но во всех других отношениях превосходили ее: имели водонепроницаемые переборки, больший ход и в носу четыре торпедных аппарата.

Но вернусь к самому началу моей службы на подводной лодке. Командир "Политрука" Владимир Петрович Рахмин, познакомившись со мной, вызвал старшего помощника.

- Вот вам штурман,- сказал он ему.- Возьмите его под свою опеку. Пусть изучает корабль, а через две недели и сам проверю...

- Есть, будет исполнено! - четко ответил Кирилл Осипович Осипов - человек среднего роста, с хорошей строевой выправкой. Я уже отметил про себя, что на корабле он пользуется уважением и его даже слегка побаиваются, хотя он и сдержан, приказания отдает, не повышая голоса.

С утра и до вечера я лазал по лодке в сопровождении боцмана или одного из старшин, делал заметки в толстой тетради, по вечерам изучал чертежи. Старпом ежедневно просматривал мою тетрадь и, наверно, докладывал командиру. Комиссар Тимофеев тоже интересовался, как протекает учеба, подбадривал меня:

- Не смущайтесь, поначалу у вас, наверно, сумбур в голове. А пройдет время, и все уляжется...

И я занимался еще настойчивее.

Через две недели командир пошел со мной по всей лодке, проверил мои знания и, кажется, остался доволен.

Рахмин все больше и больше начинал мне нравиться, и уже казалось, что это лучший из всех командиров лодок на

дивизионе. Всегда опрятно одетый, чуть суровый, хмурый на вид, Владимир Петрович был строг, иногда даже резок, но всегда справедлив и, что очень важно, никогда не ущемлял достоинства своих подчиненных.

Наш отдельный дивизион подводных лодок был тогда единственным солидным боевым соединением флота. Ведь кроме него в строю находились лишь эсминец типа "Новик", только что восстановленный и названный "Незаможником", старый крейсер "Коминтерн" - так назывался теперь знаменитый "Очаков", на котором лейтенант Шмидт поднял красный флаг в 1905 году, несколько не менее старых канонерских лодок, тральщиков да дивизион торпедных и сторожевых катеров. Морская авиация лишь начинала зарождаться. Восстанавливались старые батареи береговой обороны. С этого начинался советский Черноморский флот. И все эти древние старики нам очень пригодились, на них росли, воспитывались и обучались кадры будущего могучего флота.

С радостью узнали мы, что Советское правительство приняло решение строить новые подводные лодки по проектам советских конструкторов, а находящиеся уже на стапелях легкие крейсера и эсминцы вооружить современной артиллерией. Все эти решения очень скоро стали осуществляться, и Северная бухта Севастополя перестала служить только одному старику - "Коминтерну".

Боевая подготовка подводных лодок в те дни имела ряд особенностей. Сейчас она покажется очень примитивной. И рассказываю я о ней с единственной целью показать читателю, как далеко мы шагнули вперед. Это был начальный этап нашего роста. Он далеко позади. Но именно от него начинался победный курс нашего флота в просторы Мирового океана.

В море, на специальные полигоны, мы выходили почти каждый день, кроме субботы, воскресенья и понедельника. Возвращались в базу всегда к ужину - к 18 часам. Командный состав и сверхсрочники, не занятые дежурством, увольнялись на берег ежедневно, в воскресенье вообще разрешалось не являться на службу всем, кроме дежурных. Этот день считался для всех днем отдыха. Краснофлотцы же увольнялись на берег в среду, субботу и воскресенье.

Полигоны для учебы и тренировок находились в прибрежной полосе, почти у самого Севастополя, что позволяло сократить переходы в надводном положении. К тому же на подходе к главной базе и другим портам Черного моря еще сохранилась минная опасность со времен первой мировой и особенно недавних лет гражданской войны. Минные поля тралились, но тральщиков не хватало, к тому же траление на море - дело не

только опасное, но и долгое.

Не раз мы обходили минное поле, и командир обращался ко мне с грозным предупреждением:

- Штурман! Будьте внимательны! Однажды мы тут вышли за кромку фарватера и кормовыми рулями поддели мину. Всплыли с ней вместе. К счастью, все кончилось благополучно...

После таких напоминаний пробегал холодок по коже. Я спешил на мостик, чтобы лишний раз взять пеленги на маяки и точнее определить свое место.

В первой половине лета лодки отрабатывали одиночные задачи, главным образом срочное погружение, с тем чтобы в случае обнаружения "противника" быстро уйти на глубину. Но как мы ни старались, а меньше чем за три - четыре минуты срочное погружение не получалось. И это уже считалось за благо...

Ближайший к базе учебный полигон, напротив селений Кача и Бельбек, делили на зоны "А" и "Б". Нам осточертели ежедневные хождения в эти "ванны", и краснофлотцы - вечные остряки и балагуры - сложили песню, которая заканчивалась припевом:

Если хочешь умереть от скуки,
Сходи, товарищ, в "Аз" и "Буки"...

Во второй половине лета начиналась тактическая подготовка всего флота. Корабли собирались в Тендровском заливе.

Однажды пришел туда и колесный старец "Красный моряк" со всем штабом и Реввоенсоветом флота. Флот отрабатывал отражение ночных атак торпедных катеров и другие задачи. Подводникам эти сборы мало что давали, так как погружаться в заливе из-за малых глубин мы не могли. Видимо, наше присутствие на сборе было необходимо для создания большей масштабности.

После сбора флота проходили тактические учения. Основная задача была оборонительного характера: флот совместно с береговыми батареями должен не допустить высадку десантов в районе Севастополя или Одессы. Для этого в море, на позиции, намеченные штабом, высылались подлодки, где мы и ожидали появления "противника". Если, бывало, повезет и "противник", что называется, наткнется на нас, то мы выходили в атаку, обозначая торпедный залп стрельбой воздухом. Никакой связи с разведкой у нас не было, и в ожидании цели мы часто сутками елозили в отведенном квадрате.

Торпед на флоте было мало, их берегли, поэтому стреляли редко и обязательно на небольших глубинах. Дело в том, что торпеды частенько тонули. В таких случаях к месту происшествия спешил водолазный бот. Водолазы шарили на дне и не всегда находили торпеду. Потеря торпеды считалась большим ЧП, и

командир лодки имел по этому случаю много неприятностей.

Хотя мы назывались подводниками, но под водой плавали мало: берегли электроэнергию для выхода в атаку. На позицию шли в надводном положении, и наше подводное плавание продолжалось не более часа. При движении корабля под водой аккумуляторы выделяли много газов, давление в лодке сильно повышалось, дышать становилось трудно и приходилось всплывать и вентилировать помещения.

Считалось, что торпедами можно стрелять с дистанции всего четырех-пяти кабельтовых. Если расстояние оказывалось больше, атака признавалась плохой. При дистанции десять кабельтовых (1,85 километра) вероятность попадания в цель принималась близкой к нулю. Стрелять полагалось только одной торпедой.

Ни о каких совместных действиях подлодок тогда не могло быть и речи, ибо не было еще приборов для связи между лодками в подводном положении. Многие командиры увлекались поиском районов с "жидким грунтом" - с разными по плотности слоями воды, между которыми лодка могла без движения удерживаться длительное время на одном уровне. Тем самым экономилась электроэнергия. Тогда эта идея имела некоторый тактический смысл, и ею особенно много занимался Сергей Владимирович Сурин, командир подлодки "Коммунар" (бывшая "АГ24"),человек образованный, энергичный, занятый поисками новых, более эффективных форм боевого использования наших кораблей.

Все пять командиров подводных лодок дивизиона были представителями лучшей части интеллигенции тех лет. Образованные, опытные подводники, они пользовались заслуженным авторитетом у подчиненных. И не случайно в дальнейшем эти товарищи заняли ведущие должности на флоте. Так, Сурин стал инспектором подводного флота, Горняковский - командир подлодки "Марксист" - после войны командовал учебным отрядом на Тихоокеанском флоте. Рахмин долгое время был начальником штаба бригады новых больших лодок на Балтике. Крупные должности занимали впоследствии Б. Ворошилин и Г. Шредер.

Это были смелые, ищущие люди. Как-то я нес вахту на плавбазе. Наша лодка в эти дни стояла на текущем ремонте, остальные находились в море. И вдруг замечаю: почти у борта плавбазы забурлила вода, послышалось шипение, будто лопнул воздухопровод, а затем из воды вырос перископ. Еще через мгновение на поверхности показалась подводная лодка "Коммунар". Она всплыла у бона, на месте своей обычной стоянки. Открылись люки, и краснофлотцы, перепрыгнув на бон, закрепили швартовые концы. На мостике уже стоял улыбающийся

командир лодки Сергей Владимирович Сурин. Он помахал мне рукой и весело объявил:

- Прорыв в базу "противника" прошел успешно...

Все произошло так быстро и неожиданно, что вахтенные сигнальщики, наблюдавшие в основном за входом в бухту, так ничего и не заметили.

Конечно, и мне, и сигнальщикам потом здорово попало от комдива Головачева. В этот, да и в последующие дни за обедом и ужином в кают-компании только и было разговоров, что о маневре Сурина и о том, как вся вахта на "Березани" его проспала. Наш же командир В. П. Рахмин загадочно молчал. Тоже, видно, что-то надумал.

Так и оказалось. Когда мы направлялись в море, командир, удифферентовав лодку, сразу же погрузился, и мы, изредка чуть-чуть поднимая перископ, прошли всю Южную и Северную бухты и всплыли уже в море. Командир, не отрываясь от перископа, радовался, что катера и ялики проходят рядом и никто нас не замечает. В тот год бонов у входа в главную базу не было, как не существовало и брандвахтенной службы, а с берегового наблюдательного поста заметить перископ очень трудно...

Однако вскоре эти "подводные фокусы" запретили.

Нынешних подводников наверняка удивит не только наша тогдашняя боевая учеба, но и многие детали повседневной жизни моряков. На каждом корабле один из молодых специалистов по совместительству являлся ревизором, ведающим финансами и хозяйственными делами. Почему-то везде это "счастье" выпадало штурману. В помощь ему назначался артельщик из числа наиболее разворотливых краснофлотцев. В зависимости от числа членов экипажа отпускались деньги на питание. Они хранились в моем маленьком переносном сейфе.

Учитывая пожелания команды и исходя из наших финансовых возможностей, мы с артельщиком накануне вечером составляли меню, а утром чуть свет он с кем-либо из краснофлотцев отправлялся на базар, закупал все, что требуется на завтрак, обед, ужин, причем брал у торговцев расписки. Продукты, доставленные на корабль, приходовались, затем отправлялись на камбуз плавучей базы.

Поскольку пайков мы не получали, то каждый экипаж питался по своему вкусу и разумению, в пределах денежного лимита. Ревизоры соревновались, кто лучше и вкуснее накормит свою команду. Питались вообще-то мы сытно.

Конечно, я не сразу стал опытным хозяйственником: на первых порах каждый месяц приходилось покрывать недостачу из собственной зарплаты. На других лодках тоже такое случалось.

Осенью, после проведения тактических учений, весь флот под флагом командующего совершал поход по портам Крыма и главным образом Кавказа - до Батуми включительно. При этом проводились тактические учения с высадкой десантов, артиллерийской стрельбой и т. д.

Подводные лодки выходили из порта обычно раньше других кораблей, занимали назначенные позиции и при появлении крейсера "Коминтерн" производили по нему учебные атаки, не выпуская торпед.

Посещение портов обычно выливалось в своеобразный праздник. Население, особенно молодежь, горячо нас приветствовало, местные власти устраивали в театрах, клубах и в парках встречи с моряками. На флоте эти походы получили прозвище "мандариновых". Объяснялось это тем, что осенью на Кавказе поспевали фрукты и корабли получали от местных властей в подарок целые ящики яблок и мандаринов. Все, кто располагал деньгами, старались и домой прихватить хоть немного фруктов. Охотно покупали моряки и крохотные финиковые пальмы в горшочках - тогда этот сувенир был в большом ходу. Но где хранить покупки? Нашим друзьям с надводных кораблей все было проще. А каково нам, подводникам,ведь у нас нет ни кают, ни шкафов?

Перед уходом из Батуми стало известно, что весь наш дивизион идет в Поти надводным ходом для отработки совместного плавания. Командир, объявив это, строго предупредил:

- Ничего лишнего с собой не брать!

Многие приуныли. И я тоже. Угораздило купить проклятую пальму и мандарины... Был у нас старшина сверхсрочник Сапиро - отличный радист, но балагур нестерпимый. Заметив мою озабоченность, он хитро улыбнулся:

- Штурман, куда будем девать наши подарочки?

Развязность его мне не понравилась, и я сердито ответил:

- За борт! Слыхали, что командир сказал?

- Ничего, подождем за борт выкидывать.

Через несколько минут он снова подошел ко мне.

- Забирайте-ка свои покупки и следуйте за мной.

Мы прошли в нос. У открытых крышек торпедных аппаратов суетились старшина торпедистов и боцман. Они укладывали в пустые трубы аппаратов пакеты, кульки и злосчастные пальмы. Туда уложили и мои свертки. Крышки аппаратов закрылись.

Сапиро довольно улыбался.

- Ну как, здорово придумал?

Я был смущен всей этой махинацией, но успокаивала мысль,

что в торпедных аппаратах не только мои покупки. Наш механик П. И. Печеник, минер А. Т. Заостровцев и многие другие воспользовались услугой торпедистов.

На рассвете дивизион вышел в море, произвел ряд эволюции по сигналам комдива. После посещения красивого, вечно зеленого Батуми настроение у всех было бодрое, жизнерадостное. Погода стояла отличная, на небе ни облачка, море тихое.

На флагманской лодке замелькали флажки. Читаем семафор, адресованный нам: "Командиру. Занять позицию пять миль западу маяка Поти. Атаковать противника. После атаки следовать Поти. Комдив".

Все, кто находился на мостике, невесело переглянулись.

Через некоторое время дизели застопорили, и по лодке разнесся властный голос командира:

- Приготовиться к погружению. Стрелять будем воздухом из носовых торпедных аппаратов.

Минер осторожно предложил командиру "для практики" стрелять кормовыми, но командир как ножом отрезал:

- Сперва носовыми!

Сапиро не находил себе места. В конце концов он не выдержал, отозвал в сторону комиссара Тимофеева и шепнул ему на ухо:

- Стрелять носовыми нельзя.

- Почему? - удивился комиссар.- Ну-ка посмотрим.

Он спустился вниз и приказал открыть крышки торпедных аппаратов. Под дружный матросский смех Сапиро стал вытаскивать содержимое труб.

Пришел командир. Он кипел, чертыхался. С трудом Тимофеев уговорил его пока за борт ничего не выбрасывать. Но попало нам изрядно. Нашего командира возмутил не сам факт приобретения "сувениров", а отношение к боевому оружию.

- Это же надо, вместо торпед напихали в аппараты всякого хлама!

Возвращались мы в базу чудесным осенним днем. На море ни малейшей ряби, а солнце немилосердно жгло. Даже в легком рабочем кителе было нестерпимо жарко.

Неожиданно мы увидели, что справа от нас прямо на лодку быстро мчится, оставляя на поверхности пенящий след, не то перископ, не то торпеда. Мы понимали, что ни того, ни другого быть не может. И все-таки на мостике все оцепенели. Только подойдя ближе, мы разглядели, что это дельфины. Они неслись стремительно, и их плавники действительно издали походили на перископы.

Я вспомнил этот случай много позже, уже во время войны. В

первые ее дни наших сигнальщиков обуяла подлинная "перископомания". Всякий всплеск на воде они готовы были принять за перископ вражеской подводной лодки. Не сразу мы излечились от этой болезни. Считалось, что лучше лишний раз сыграть тревогу, чем прозевать настоящий перископ.

Многие проблемы волновали в ту пору нас, молодых подводников. И, в частности, взрывы аккумуляторных батарей. Несовершенные приборы подчас не всегда обнаруживали опасное скопление водорода в аккумуляторных ямах. Достаточно было искры... Взрывы сопровождались пожарами. Но мы продолжали плавать, постепенно искореняя причины аварий.

Но вот кончились теплые месяцы, и море опустело. Корабли попрятались в бухтах. На флоте начался ремонт кораблей и период массовых отпусков. В море никто выйти не мог. Флот в зимнее время становился небоеспособным.

Почему-то тогда никто не думал о том, что воевать, возможно, придется и зимой, что война не признает времен года. Чем это объяснялось? Возможно, приверженностью к старому, привычному: испокон веков флот не плавал зимой.

Сегодня наши корабли - подводные и надводные - выходят в моря и океаны и летом, и в зимнюю стужу. Это уже стало в порядке вещей. Тогда же, на заре нашей флотской юности, мы зимой превращались в людей сухопутных.

(...) На моих глазах рос подводный флот нашей страны. Когда я, будучи слушателем академии, приехал стажироваться на Черное море, здесь уже был не дивизион, а две бригады подводных лодок. Новые, Отечественной постройки, они были совершенными для того времени и делились в основном на три группы: малые - "малютки", средние - "щуки", большие - "декабристы", и подводные минные заградители типа "Ленинец". Появились у нас и свои плавучие базы.

Это уже были настоящие подводные силы. Они блестяще показали себя в годы Великой Отечественной войны.

Стажировался я в должности начальника штаба бригады. В те годы слушателю академии на стажировке следовало "заработать" отличную аттестацию, которая влияла на всю дальнейшую службу. Зная это, нас нагружали по макушку. Я проводил политзанятия с краснофлотцами, делал доклады по военным вопросам на командирских занятиях, редактировал стенную газету, возглавлял кружок парусного спорта. И все это, конечно, сверх ответственных обязанностей начальника штаба.

Подводных лодок в бригаде было много, они распределялись по дивизионам.

Ко мне приглядывались не только командир бригады Г. В.

Васильев, но и сам командующий флотом И. К. Кожанов, интересовавшийся работой слушателей академии. Позже я узнал, что меня наметили оставить после академии начальником штаба в этой же бригаде. В конце концов так и вышло.

Бригада все расширяла свое хозяйство. Стало известно, что для нас строится береговая база. Удивляло одно: для нее подобрали единственный на Черном море замерзающий порт. Подводники забили тревогу, даже обратились в ЦК партии. Но пока вопрос утрясался, база строилась. Разобрались во всем, лишь когда работы приближались к концу. Пришлось все переигрывать. Базу передали морским летчикам, а подводные лодки снова вернулись в Севастополь.

Боевая подготовка проходила по-прежнему строго по плану, но очень осторожно. Погружались лодки лишь в специально отведенных неглубоких местах, все на тех же полигонах "Аз" и "Буки". Особенно придирчиво отрабатывались действия по срочному погружению, дифферентовке, покладке на грунт.

Командир бригады Григорий Васильевич Васильев - опытный подводник, плававший на лодках еще в царское время, был требователен и неутомим. Энергия в нем била через край, и, возможно потому он мог шумно вспылить, но, как человек добрый, быстро отходил. Ценным его качеством была забота о подчиненных и готовность всегда помочь в беде любому бойцу и командиру. Все это знали и шли к нему со своими проблемами. А вот с начальством Григорий Васильевич разговаривать не умел, был излишне застенчив. Как человек дисциплинированный, он молча слушал не всегда справедливые замечания, никогда не возражал, но потом расстраивался и горько переживал.

Однажды без предупреждения к нам прибыл командующий флотом Кожанов. Без особых на то оснований он стал возмущаться медленным освоением "малюток". При этом присутствовали командир дивизиона Крестовский и я. Мы видели, как краснел наш комбриг и даже не пытался оправдываться. Мы с Крестовским переглядывались, не зная, чем помочь своему начальнику. Командующий это заметил.

- Вы, начальник штаба и командир дивизиона, тоже виноваты... Плохо помогаете комбригу.

Наступила пауза.

- Что же вы молчите, разве не так? - спросил командующий.

И тут заговорил Андрей Крестовский:

- Нет, не так, товарищ командующий. План боевой подготовки составлен точно по расчету времени на каждую задачу, как того требуют наставления. Вы лично утвердили этот план, и он строго выполняется.

Командующий удивленно смотрел на комдива. Помолчал, а потом сказал:

- В таком случае вы, товарищ Васильев, проверьте все еще раз. Возможно, и я допустил ошибку. Со всеми случается. А вас, товарищ Крестовский, благодарю за смелость и умение отстаивать свое мнение.

Протянул руку каждому из нас и уехал.

Григорий Васильевич готов был расцеловать Крестовского. Это был замечательный, умный командир. Он погиб в Отечественную войну, выполняя боевое задание.

Большую помощь Васильеву оказывал начальник политотдела бригады Конопелькин. Я уже говорил, что комбриг бывал излишне горяч. Бывало, расшумится - не унять. Тогда кто-нибудь спешит к Конопелькину:

- Андрей Михайлович, зайдите к комбригу, его сильно "штормит"...

Конопелькин спешил на выручку попавшему в беду, и "шторм" утихал.

Хочется сказать хотя бы несколько слов об Иване Кузьмиче Кожанове. Это легендарная личность. Еще учась в гардемаринских классах, он вступил в Коммунистическую партию. Принимал активное участие в революции, а в восемнадцатом добровольно ушел на Восточный фронт. Шел ему тогда двадцать первый год. И уже в ту пору он показал себя талантливым командиром. Возглавляемые им матросские отряды одерживали победы над превосходящими силами белогвардейцев и интервентов. Слава об Иване Кожанове летела по всему Поволжью. В двадцатом году он командовал морской экспедиционной дивизией, разгромившей белый десант в Приазовье. После гражданской войны, когда ему было всего 24 года, его назначили начальником Морских сил Тихого океана, по-современному - командующим флотом. И здесь он оставил о себе память как неутомимый труженик и прекрасный организатор. Затем Кожанов окончил Военно-морскую академию, работал в Японии нашим военно-морским атташе, а теперь вот стал командующим Черноморским флотом. Небольшого роста, худощавый, с быстрыми добрыми глазами, Иван Кузьмич отличался необыкновенной простотой и доступностью. Его очень любила молодежь. Он был своим человеком и желанным гостем в любом матросском кубрике.

Кожанов не умел, да и не хотел говорить красиво, строить из себя этакого трибуна. Его суждения были всегда конкретными и предельно точными. Поэтому разборы учений под руководством командующего флотом отличались поучительностью. В них

всегда детально разбирались тактические действия каждого корабля и соединения в целом. Кожанов терпеть не мог отвлеченных, "стратегических" рассуждений. Однажды, придя на разбор учения, мы удивились, увидев в зале обычную классную доску. После-то мы узнали, что Кожанов очень любит выражать свою мысль графически. Разбор начался. Слово было предоставлено командиру отряда десантных кораблей. Он сделал весьма "гладкий" доклад и закончил словами:

- Таким образом, "противник" был разбит наголову!

Кожанов встал, медленно прошелся к доске и сказал:

- Все это очень интересно... Жаль только, что вы накатали много "шаров". А ими врага не убить. Вот смотрите...

И, взяв мел, он набросал схему боя, быстро произвел расчеты. И всем стало ясно, что, если бы бой был настоящим, мы его наверняка проиграли бы. Раскритиковав решения незадачливого командира, Кожанов тут же показал, .как следовало бы действовать. Это была замечательная учеба - наглядная и убедительная.

Нашу размеренную жизнь с политзанятиями по понедельникам, с выходами лодок на торпедные стрельбы в другие дни, с генеральной уборкой в субботу и обязательным отдыхом в воскресенье несколько потревожило введение персональных воинских званий для командного состава. Раньше мы различались только по служебным категориям и носили золотые нашивки на рукавах в зависимости от должности. Так, все командиры подводных лодок носили по четыре средних нашивки (ныне это капитан 2 ранга), командиры и начальники штабов дивизионов - одну широкую. Новые звания присваивала специальная комиссия в Москве при наркоме по военным и морским делам. Списки командиров, получивших звания, публиковались в газете "Красная звезда", которая приходила в Севастополь с утренним поездом. На перроне вокзала раньше всех появлялись жены командиров. Каждой не терпелось первой узнать, какое звание присвоили "моему".

При этом было немало сенсаций. У многих крупных армейских начальников сократилось число "ромбов" в петлицах, а у моряков стало меньше позолоты на рукавах. Молодым женам командиров "малюток" пришлось спарывать с кителей своих мужей по две нашивки, так как почти все командиры малых лодок получили звание старших лейтенантов.

(...)Комфлоту Кожанову ничего спарывать не пришлось: ему присвоили звание флагмана флота 2 ранга. У нас на бригаде комбриг имел одну широкую и одну среднюю нашивки. Так оно и осталось, ибо он получил звание флагмана 2 ранга (в дальнейшем

это соответствовало званию контр-адмирала). Начальнику штаба бригады было присвоено звание капитана 2 ранга. В те дни это считалось высоким званием, и я без грусти расстался с широкой нашивкой, заменив ее четырьмя средними.

Вскоре меня назначили командиром 2-й бригады подводных лодок. В бригаду вошли три дивизиона. Она была молода по сравнению с 1-й бригадой, но мы ни в чем не хотели уступать. С первых же дней моряки начали соревноваться за лучшие показатели в боевой подготовке. Командиры лодок старались, чтобы на учениях флота их атаки с выпуском торпед были не хуже, а лучше, чем у соседей.

Штаб бригады работал дружно и плодотворно. Начальником его сначала был отличный знаток подводного дела, бывший командир дивизиона подлодок Рублевский. Его сменил достойный преемник - немногословный и очень исполнительный Соловьев. Вместе с комдивами штаб искал новые формы тактического использования подлодок.

Крестовский и Рублевский предложили оригинальный способ наведения малых подлодок. Для этого крейсер брал на буксир две или три "малютки" и шел на сближение с "противником". Лодки шли в подводном положении, поддерживая телефонную связь с крейсером. Выйдя на заданную дистанцию и получив с крейсера все элементы движения цели, лодки отдавали буксиры и начинали сближение с нею. Крейсер тем временем своими маневрами отвлекал внимание "противника".

Мысль была смелая, ее одобрил командующий флотом. Но в боевых условиях этот прием так и не был применен. Война подсказала другую тактику.

Новшеством для тех лет считалось наведение подводных лодок по радио с надводного корабля. Дело усложнялось уязвимостью корабля управления - он мог оказаться сам объектом ударов. Кроме того, чтобы не упустить сигнала, лодки вынуждены были то и дело подвсплывать, поднимая над водой антенну, чем могли выдать себя.

Много времени и сил мы отдали этому тактическому приему. А жизнь в первые же месяцы Отечественной войны показала, что он не годится. Но было бы несправедливо утверждать, что усилия наши затрачены впустую. Эта учеба принесла свою пользу, она впоследствии помогла подводникам в отработке взаимодействия с авиацией. Но вообще-то было бы куда целесообразнее в то время учить подводников другому - без промаха поражать быстроходные цели на свободном зигзаге. К сожалению, тогда это было трудно организовать: не было быстроходных и маневренных кораблей-целей. Учиться атаковать вражеские корабли на зигзаге,

да еще идущие в сильном охранении, пришлось уже в тяжелые дни войны. Не сразу, но научились и этому. Сотни фашистских судов с войсками и военными грузами нашли свой конец в морской пучине от ударов советских подводников.

Вообще-то говоря, я не стал профессиональным подводником. Зачем же я пишу о своей не столь уж длительной службе в подводных силах? А потому, что она дала мне многое. Я близко познал этот перспективный класс кораблей, жизнь и быт подводников, особенности их боевой деятельности. Все это очень пригодилось мне потом, когда в моем ведении оказались корабли различных классов. Морскому офицеру никогда не вредит знать и видеть как можно больше. Такова уж наша флотская служба.

Г. Холостяков. "Щуки" в Тихом океане

Георгий Никитич Холостяков, вице-адмирал, Герой Советского Союза. В предвоенные годы командовал подводной лодкой "Щ-11", затем дивизионом и бригадой подводных лодок на Тихоокеанском флоте. В Великую Отечественную войну был командующим Дунайской флотилией. После войны возглавлял Каспийскую флотилию.

Первые советские подводные лодки на Дальнем Востоке, сборка которых началась на берегу Золотого Рога в 1933 году, не были самыми первыми русскими подлодками, появившимися в Тихом океане.

Из литературы, из лекций в Подводных классах мне было известно о лодках, которые переправлялись на Дальний Восток из Петербурга и Либавы в начале века. Во время русско-японской войны во Владивостоке базировалось свыше десятка небольших подводных лодок, весьма несовершенных по сравнению с теми, которые Россия имела на Балтийском или Черном море несколько лет спустя. Часть этих лодок принимала ограниченное участие в боевых действиях: они несли дозор, а две или три из них выходили в атаку на японские миноносцы.

Но найти кого-либо из моряков с тех лодок нам не удалось. Много позже, в 1968 году, на встрече подводников разных поколений, устроенной под Ленинградом, я познакомился с 80-летним В. М. Грязновым - бывшим боцманом дальневосточной подводной лодки "Форель". И только от него узнал, что экипажи лодок Сибирской военной флотилии жили в тех же казармах, куда решили поселить наши команды. А тогда мы об этом ни от кого не слышали. Никто во Владивостоке не вспоминал дореволюционный подплав, как не вспоминали и броненосцы, некогда стоявшие на рейде Золотого Рога. В отличие от Балтики, где Красный Флот унаследовал от старого и корабли, и кадры моряков, на Дальнем Востоке советские морские силы

создавались заново.

В течение ряда лет тут плавали под военным флагом лишь корабли морпогранохраны да немногочисленные гидрографические суда. (...)

Они исходили Японское и Охотское моря вдоль и поперек, плавали и дальше к северу до самого Берингова пролива. Их моряки рассказывали много интересного, подчас необычайного о повадках океана, о тайфунах и циклонах, о дикой красоте безлюдных бухт.

Помню фантастически звучавшую историю о том, как где-то в районе бухты Провидения (дело было в 1924 году, через два года после изгнания интервентов и белых из Владивостока) пограничников встретил, подозрительно косясь на их флаг, обросший детина в царских полицейских погонах. Он еще считал себя местным урядником.

Такого при нас быть уже не могло. Но безлюдье во многих местах дальневосточного побережья, незащищенность морских подступов к нему - все это оставалось.

Между тем японские милитаристы, вторгшиеся год назад в Маньчжурию, все более нагло заявляли претензии и на наши земли. Дальний Восток жил настороженно, в обстановке частых пограничных инцидентов и провокаций. Все, что Советское государство могло и наметило сделать для укрепления своих рубежей на Амуре и в Приморье, приобрело безотлагательную срочность.

Пока строились боевые корабли, Дальневосточное пароходство передавало военным морякам часть своих судов. Старые транспорты превратились в минные заградители, буксиры - в тральщики. Из них формировалась 1-я морская бригада Морских сил Дальнего Востока. С Балтики привезли торпедные катера. Командовал ими Ф. С. Октябрьский, а начальником штаба у него был А. Г. Головко, впоследствии оба - известные адмиралы, командовавшие флотами в Великую Отечественную войну.

Вслед за нашей приехала еще одна группа командиров-балтийцев: штурманы В. А. Касатонов, А. И. Матвеев, инженер-механик Г. В. Дробышев... Прибыли и черноморцы во главе с нашим комбригом Кириллом Осиповичем Осиповым. Он привлекал внимание крупной, ладной фигурой, красивым лицом, горделивой осанкой. Что-то в его манере держаться напоминало старых морских офицеров. Но Осипов, как я потом узнал, служил в царском флоте матросом.

Черноморцу Н. С. Ивановскому предстояло принять третью "щуку" нашего дивизиона. У этого командира была уже богатая боевая биография: прошел с Волжской флотилией весь ее путь от

Казани и Нижнего Новгорода до Каспия, воевал с белыми и на Каме, высаживался с десантом в Энзели. А после гражданской войны стал подводником.

С нетерпением поджидали мы краснофлотцев. Первой встретили команду балтийцев. Выгрузившись из теплушки, они построились на железнодорожных путях, и я, всматриваясь в скупо освещенные фонарем лица (состав пришел поздно вечером), с радостью узнавал знакомых. Тут были главные старшины Виктор Дорин и Михаил Поспелов, с которыми мы вместе вводили в строй "L-55". А с главным старшиной Николаем Бакановым я плавал еще на "Коммунаре". Теперь все трое зачислялись в экипаж первой тихоокеанской "щуки".

Старые флоты посылали на Дальний Восток лучших специалистов. С оркестром бы встретить этих славных ребят, торжественно провести по улицам!.. Однако это абсолютно исключалось. Нельзя было афишировать прибытие моряков с других флотов, тем более подводников. Но на бескозырках краснофлотцев золотилась надпись "Бригада подводных лодок БМ". Поздоровавшись с прибывшими, я скрепя сердце отдал первое приказание:

- Ленточки перевернуть наизнанку.

Объяснений не потребовалось, все поняли, зачем это делается. Но выполнили приказание, конечно, без особого энтузиазма - матросская форма сразу как-то потускнела.

Ходить с перевернутыми ленточками или подогнутыми так, чтобы не читалась надпись, пришлось долго. Тихоокеанцам полагались в то время ленточки с надписью "Дальний Восток". Но сразу снабдить ими подводников местные интенданты не смогли: на такое пополнение они не рассчитывали.

...Старинные Мальцевские казармы стояли на спуске к бухте за каменной стеной. В последние годы часть их занимали какие-то гражданские организации, а другие корпуса, как видно, долго пустовали. Об этом свидетельствовали облупленные стены, рамы без стекол, кучи всякого хлама, накопившегося чуть не со времен интервенции.

Словом, освоение берегового жилья началось с аврала. Стеклили окна, мыли стены, лопатили пол, который, раз уж достался матросам, именовался палубой. Во временных печках из железных бочек весело затрещал огонь. Стали в ряд краснофлотские койки. Были они разнокалиберные - и деревянные топчаны, и больничного типа, и разные другие. Зато на всех одинаковые ворсистые одеяла, только что полученные со склада.

- Вроде ничего устроились! - говорил степенный боцман

Андреев, показывая мне прибранный кубрик экипажа "Щ-11" (такой номер получила наша первая лодка).

Кубрики все же выглядели не ахти как. Но на помощь пришли жены комсостава. Как-то само собою возникло среди них негласное соревнование - кто больше сделает для благоустройства кубрика "своей" лодки. Особенно постарались жены командиров и сверхсрочников с лодки Заостровцева.

Надо сказать, что и потом, когда быт в дивизионе наладился, наши жены не забывали дорогу в матросские кубрики. Однако шли туда уже не затем, чтобы самим создавать уют, а чтобы поучить краснофлотцев сохранять и поддерживать его.

Прасковья Ивановна, моя жена, стала работать в агитпроме горкома партии, а в бригаде была женоргом, и иногда я просил ее:

- Знаешь, очень нужна в одну команду хорошая инструкторша на большую приборку. Может, пришлешь завтра, а? Только такую, чтоб самого боцмана кое-чему научила!

Наши семьи довольно долго жили под крышей тех же казарм, по соседству с лодочными командами. Виды на получение постоянного жилья оставались довольно неопределенными: свободных квартир в городе не было, новые дома не строились.

Выручили шефы. Как я уже говорил, шефство гражданских организаций над частями флота в те годы нередко включало и материальную помощь. Шефы, появившиеся у дальневосточных подводников в Западно-Сибирском крае, наказали посланной к нам делегации посмотреть, в чем мы нуждаемся. Трудности с жильем не остались незамеченными, хотя никто на них не жаловался. А в это время продавался дом на Алексеевской улице, принадлежавший японскому консульству. И у шефов возникла мысль: сделать нам подарок...

В каждую из шести квартир дома вселились две - три командирские семьи. Нашими с Прасковьей Ивановной соседями стали недавние спутники по вагону семьи инженеров-механиков Веселовского и Павлова. Над нами поселились Заостровцевы. Всем домом отпраздновали новоселье.

Дальневосточная жизнь каждой группы подводников, прибывшей из Ленинграда или Севастополя, начиналась с короткого собрания. Командир бригады объяснял обстановку:

- Корабли ваши пока на стапелях. Работы еще много, и если заводу не помочь, придется ждать лодок долго. А ждать, сами понимаете, нельзя. Поэтому всем вам надо на какое-то время стать судостроителями.

Моряков распределяли с учетом гражданских и флотских специальностей по рабочим бригадам. Народу на стройплощадке

прибавилось. Ввели вторую, а затем и третью смены.

Все жили одним - скорее спустить "щуки" на воду. "Период строительства лодки остался в жизни как что-то совсем особое, чего нельзя забыть",- писал мне тридцать пять лет спустя тогдашний старшина мотористов Баканов.

За первую лодку отвечал по заводской линии молодой инженер Курышев. Вторую "вел" Терлецкий, известный многим командирам, принимавшим новые подводные корабли в те годы.

Не знаю, имел ли Константин Федорович Терлецкий диплом инженера. Скорее всего, нет. Он окончил в свое время Морской корпус, плавал на лодках разных типов мичманом и благодаря пытливому интересу к их конструктивным особенностям сделался большим знатоком подводной техники. А после революции пошел работать в судостроение, найдя здесь свое призвание.

На стройплощадке Терлецкий был по возрасту старше всех. Но мастера, давно его знавшие,- почти все называли ответственного строителя лодки просто Костей. То и дело слышалось: "Костя сказал", "Костя велел".

Константин Федорович обладал неистощимой работоспособностью. Однако пробивной Курышев все же вырвался вперед, раньше подготовив к спуску на воду свой "объект" (слова "подводная лодка" не произносились даже на производственных летучках).

И вот настал день, когда все, что полагалось установить и смонтировать на "Щ-11" на стапеле, стояло на месте. Корпус, проверенный на герметичность, покрашен суриком, убраны окружавшие лодку строительные леса. Смазаны салом спусковые дорожки...

Спуск - ночью, чтобы не привлекать внимания посторонних глаз. Край стройплощадки освещается небольшими прожекторами. Сняты брезентовые полотнища, закрывавшие стапель со стороны бухты. Подошел портовый буксир, круша ледок, уже сковавший этот тихий уголок.

У стапеля - начальник Морских сил Дальнего Востока М. В. Викторов, член Реввоенсовета МСДВ А. А. Булыжкин, командование бригады. И, конечно, весь наш дивизион - в эту ночь подводникам было не до сна!

Курышев докладывает директору завода С. И. Сергееву:

- Объект к спуску на воду готов. Прошу разрешения на спуск!

Раздаются команды:

- Внимание, приготовиться!.. Руби стропы!

Один из топоров - в руках у меня. Размахнувшись, ударяю что есть силы по натянувшемуся, как струна, тросу. Лодка, словно живая, шевельнулась и заскользила, набирая скорость, по

спусковым дорожкам.

- Пошла, братцы, пошла!.. - восторженно кричит кто-то.

В воздух летят шапки, бескозырки, рукавицы. А лодка, грузно плюхнувшись в воду, уже покачивается на растревоженной темной глади.

Вслед за Курышевым и директором завода поднимаюсь на борт нашего первенца. Теперь, когда лодка на плаву, ноги уже совсем иначе, чем на стапеле,по-настоящему! - ощущают палубу. Открываем задраенный перед спуском рубочный люк, обходим с фонарями отсеки. Что ж, как будто все в порядке!..

А на берегу, у самой воды, краснофлотцы обнимаются с рабочими. Зазвучала любимая песня:

"И на Ти-хом о-ке-а-не свой за-кон-чи-ли по-ход!.."

С этой песней подводники ехали на Дальний Восток, не расстаются с нею и тут, привыкли считать, что она - как бы и про них. Но вот сейчас, должно быть, показалось, что в песне еще не все сказано, и чей-то звонкий голос вносит поправку:

- Не закончили на океане, а начинаем!

И снова объятия, радостные возгласы, счастливый смех.

* * *

Но до океана, до походов было пока далеко. Буксир отвел лодку к заводскому причалу в другом районе бухты. Недели через две рядом со "Щ-11" встала спущенная на воду "Щ-12". Сбоку поставили несколько барж с мачтообразными стойками, на которые натянули маскирующий лодки брезент.

На лодках предстояло установить еще много механизмов, а все смонтированное раньше отрегулировать, наладить, испытать. Между тем экипажам пора было всерьез заняться изучением наших "щук" - для всех незнакомых и значительно более сложных по устройству, чем "барсы". Однако не могло быть и речи о том, чтобы выключить моряков из дальнейшего производственного процесса.

Решили распределить время так: работе - день, учебе - вечер. Ввели жесткий, уплотненный распорядок.

Вернутся люди с заводского причала в казарму, поужинают, чуть-чуть отдохнут, и уже появляется в кубрике инженер-механик "Щ-11" Владимир Владимирович Филиппов с рулоном схем и чертежей.

Как заведено у подводников, устройство лодки изучалось и по чертежам, и в натуре. Каждый член экипажа должен был все на корабле ощупать собственными руками, зарисовать расположение всех цистерн, все изгибы водяных, воздушных и прочих магистралей, зрительно запомнить место любого кингстона, клапана. Увлекались этим так, что готовы были хоть всю ночь

ползать по отсекам, выясняя, что к чему в корабельном хозяйстве.

Иногда, видя, как утомлены люди, хотя и стараются не показать этого, я объявлял:

- Сегодня учебу кончим досрочно. И немедленно спать! Боцману считать всех арестованными при кубрике до утра.

Шутка ведь тоже способна снять частицу усталости.

В дивизионе я был командиром и комиссаром. На лодках эти должности уже не совмещались, и на каждую из четырех "щук" назначили военкома. На "Щ-11" им стал Василий Осипович Филиппов, однофамилец инженера-механика, мобилизованный на флот парторганизацией Путиловского (ныне Кировского) завода.

Василий Осипович был типичным рабочим-большевиком, сформировавшимся в первые послеоктябрьские годы. Он твердо знал, что партия может в любой момент поручить ему любое дело и он обязан с ним справиться. Простой и скромный, бесконечно далекий от того, чтобы искать в службе какую-либо личную выгоду, Филиппов меньше всего интересовался такими вещами, как, например, повышение в должности, и прослужил на лодке много лет (впоследствии он был секретарем парткомиссии Кронштадтской крепости).

Комиссар "Щ-11" не любил излишней официальности в отношениях, не в его правилах было также опекать или в чем-то подменять партийного секретаря, комсорга. Но Филиппов удивительно тонко чувствовал, когда ему необходимо самому заняться каким-нибудь членом экипажа. Причем умел и вразумить и предостеречь кого следует без специальных вызовов к себе, поговорив о серьезном будто невзначай и порой в самом неожиданном месте.

Бывало, делится потом:

- Припек я нынче этого парня... Думаю, теперь все понял.

- Когда же ты успел, Василий Осипович, с ним потолковать?

- Да в курилке. Никого там больше не было, не мешали...

Доходить до души и сердца каждого важно было не только потому, что совмещение работы и учебы требовало от всех огромного напряжения сил. Следовало помнить и об обстановке за стенами казарм - совсем не такой, как в Ленинграде.

В 1932 году страна отметила 15-летие Октября. Но из Приморья лишь десять лет назад выгнали интервентов и белых, и эта разница в сроках утверждения нового строя давала о себе знать.

Мы застали Владивосток каким-то двуликим: наше, советское, соседствовало здесь с наследием азиатского порта далекой российской окраины, где в те годы осело немало всякой

грязи и дряни. Город не успел еще очиститься от трущоб. В частных парикмахерских посетителям запросто предлагали контрабандные наркотики. Случались нападения на патрули и часовых. Было достаточно оснований полагать, что во Владивостоке действуют не только уголовные элементы, но и шпионы, агенты империалистических разведок.

Все это заставляло быть начеку, добиваться, чтобы бдительность, настороженность вошли у людей в привычку.

Месяцы ударной работы и учебы спаяли личный состав. Краснофлотцы и старшины с разных морей знакомились в обстановке, когда они быстро могли по-настоящему узнать друг друга, приобрести ту уверенность в товарище, которая так нужна в море, но иногда появляется лишь после того, как люди долго вместе послужат. Убежден, что уже тогда, во время достройки первых лодок, закладывались основы тех признанных успехов в боевой подготовке, которых достигли подводники Тихого океана в недалеком будущем.

К весне лодки дивизиона, особенно две первые, имели экипажи, сплоченные настолько, насколько это вообще возможно на кораблях, еще не начавших плавать.

* * *

Стоит закрыть глаза, и опять вижу береговой кубрик нашей "Щ-11"...

Койки моряков одной специальности - по соседству. Вот уголок торпедистов. Старшиной группы у них балтиец Константин Рычков. Это веселый, улыбчивый человек, который, правда, может и вспылить, но уж никакие служебные неприятности на подчиненных не переложит - считает, что они касаются только его. А горячий темперамент старшины как бы уравновешивается неизменным спокойствием его ближайшего помощника - командира отделения Петра Третьякова, тоже приехавшего с Балтики, а вообще потомственного моряка из Архангельска.

Рычков с Третьяковым усердно обучали молодых торпедистов - застенчивого деревенского паренька Михаила Липилина и москвича Александра Вьюгина, рабочего-лакировщика по гражданской специальности. Что оба отлично освоят торпедное дело, сомневаться не приходилось. А вот угадать, что Вьюгин станет после службы ученым-физиком, было, пожалуй, трудно. Теперь он в Дубне, в институте ядерных исследований.

Кроме торпедиста Петра Третьякова, был в команде еще Николай Третьяков, моторист, кудрявый волжанин из семьи сормовских судостроителей. Кто-кто, а уж он сразу почувствовал себя у стапелей словно дома! С ним, как и со старшиной

Бакановым, нередко советовались заводские рабочие, особенно когда устанавливали и регулировали дизели и компрессоры.

Но не каждый краснофлотец имел дело с техникой до военной службы. Другой наш моторист - Николай Пузырев пришел на флот совсем без специальности. На бирже труда (в двадцатые годы в стране еще была безработица) он говорил, что мечтает стать слесарем, а посылали чернорабочим... Однако с Балтики Пузырев приехал на Дальний Восток, уже умея управлять дизелями. Новые, более совершенные двигатели, которые он увидел на "щуке", приводили его в восхищение. Увлеченность машинами определила его жизненный путь, привела потом в научно-исследовательский институт.

А еще увлекался тогда Пузырев боксом. Выступал даже на городских соревнованиях во владивостокском цирке. В дивизионе у него появились ученики, возникла спортивная секция боксеров.

Казалось бы, какие уж там секции! Люди очень уставали, совсем мало оставалось времени после дел совершенно обязательных. Но время на спорт все же выкраивали. И окупалось это с лихвой - прибавлялось сил, бодрости духа.

Когда обжились, возникла идея оборудовать собственный стадион, поскольку готового поблизости не было. Подходящее место нашлось на пустыре. Член Реввоенсовета МСДВ А. А. Булыжкин договорился в горисполкоме о передаче этого пустыря подводникам. В свободные часы там трудилась вся бригада, выходили на субботники и наши друзья - рабочие-судостроители, и весной стадион открыли. Несколько месяцев спустя футбольная команда подводников, возглавляемая старшиной Александром Рожновым со "Щ-11", уже имела лестную репутацию в гарнизоне.

Какие только не открывались таланты! У мотористa Гречаного обнаружилось актерское дарование. Сдвинет бескозырку на лоб или на затылок, изменит походку, интонацию - и всем уже ясно, кто будет действующим лицом пародийной сценки, навеянной событиями дня.

- А это что за бухта? - строго спрашивает Гречаный голосом штурмана, тыча пальцем в воображаемую карту.

И отвечает голосом кого-то из рулевых:

- Бухта Извозчиков, товарищ командир!

- Не Извозчик, а Наездник! - В голосе штурмана, отлично переданном, звучит досада.

Все хохочут, узнав эпизод из сегодняшнего занятия.

Выступления Гречаного сделались обязательным номером вечеров художественной самодеятельности. А когда при Доме Красной Армии и Флота создавался ансамбль, пришлось отпустить Гречаного туда.

- Шут его знает, может, в нем новый Черкасов сидит. Так пусть растет! сказал комиссар Филиппов, когда мы с ним обсуждали этот вопрос.

Теперь Александр Гречаный - киноактер, лауреат Государственной премии.

Новая техника, которой были оснащены "щуки", потребовала существенных коррективов прежней, сложившейся еще в дореволюционное время организации службы на подводных лодках. На "барсах", например, инженер-механик отвечал лишь за двигатели для надводного хода - дизели и систему гребных валов. Корпус же лодки, устройства, обеспечивающие погружение и всплытие, а также электрическое хозяйство, включая аккумуляторную батарею и главные электромонтеры, находились в непосредственном ведении старшего помощника командира. На лодках, погружавшихся не особенно надолго, такое распределение заведовании до поры до времени устраивало. Но на "щуках" представлялось уже неудобным, чтобы подводной энергетикой ведало одно лицо, а надводной - другое. Усложнившейся лодочной технике, все звенья которой тесно связаны и взаимозависимы, нужен был один хозяин. Им и становился по новой организации инженер-механик, превращавшийся фактически в помощника командира корабля по технической части. На него возлагалась ответственность за живучесть и непотопляемость лодки, за систему погружения и всплытия (погружаться или дифферентоваться "на глазок", без инженерных расчетов, как иной раз делали на старых лодках, стало уже немыслимо). В соответствии со всем этим изменилось и место механика по боевому расписанию: теперь оно находилось в центральном посту, рядом с командиром, а не у дизелей, как раньше.

Лодки нашего дивизиона были первыми, на которых проверялась новая организация. И кое-что в ней приходилось на ходу поправлять. Долго спорили, кому целесообразнее быть старшим в каждом из отсеков. Настойчиво искали наилучшие решения и по другим практическим вопросам. В разработке корабельной организационной документации участвовал весь командный состав и многие старшины. Огромный труд вложили во все это наши инженеры - флагманский механик бригады Е. А. Веселовский и командиры электромеханических подразделений лодок, особенно В. В. Филиппов и Г. В. Дробышев (оба стали потом флагманскими инженерами-механиками новых подводных бригад).

Специальная комиссия начала принимать от всего личного состава экзамены по устройству лодки и правилам эксплуатации

техники. Каждый член экипажа должен был сдать пять программ. Программы охватывали, применительно к лодкам иного типа, все самое главное, что надо знать и уметь подводнику любой специальности.

Пять программ по освоению "щук", разработанные сперва для нашего дивизиона, были распространены на всю бригаду, а затем и на новые соединения дальневосточного подплава. Нашли применение эти учебные программы и на других флотах.

Экзаменовала комиссия строго. Если кто-нибудь получал тройку, не говоря уже о двойке, сразу назначался срок пересдачи. Мы считали, что знать свой корабль посредственно подводник не имеет права. Четверка же предполагала, в частности, умение по памяти вычертить любую лодочную магистраль при теоретическом экзамене, а при практическом - найти в отсеке любой клапан, произвести все возможные манипуляции и переключения с завязанными глазами.

Находились люди, способные и на большее. На лодке Заостровцева непревзойденным знатоком устройства "щуки" зарекомендовал себя старшина трюмных машинистов Александр Бердников. Однажды он демонстрировал свои познания даже на вечере самодеятельности.

На сцену вынесли классную доску, и ведущий объявил:

- Сейчас трюмный Бердников с завязанными глазами начертит одну из важнейших магистралей подводной лодки. Какую именно - вы сами увидите!

Старшине завязали глаза, подвели к доске. Он ощупал ее, взял мел и начал вслепую чертить схему главной осушительной магистрали со всеми ответвлениями и клапанами. Не прошло и пяти минут, как Бердников, изобразив последний клапан, сорвал с глаз повязку.

Приглашенный на сцену инженер-механик Филиппов внимательно просмотрел чертеж и вывел мелом в углу доски оценку - "пять с плюсом". Придраться действительно было не к чему. Подводники, вскочив с мест, аплодировали товарищу.

Это была не забава, не аттракцион. Подводник, который и с завязанными глазами "видит" каждый изгиб и клапан переплетающихся в отсеках трубопроводов, не растеряется, если вдруг на самом деле окажется в темноте. А на лодке это всегда возможно.

Передового младшего командира Александра Бердникова знал потом весь флот. Он стал депутатом тихоокеанцев в Верховном Совете СССР первого созыва.

Невозможно переоценить то, что в экипажах лодок было довольно много старшин-сверхсрочников. Это благодаря им,

мастерам своего дела, способным быстро воспринять все новое в нем, удалось, не теряя времени - в значительной мере еще до начала плаваний,- подготовить экипажи "щук" к умелому управлению техникой в море. Когда вспоминаешь об этом, хочется сказать: "Спасибо тебе, старшина!"

* * *

Пробное погружение первой "щуки" у причала живо напомнило, как три года назад испытывали "L-55". Как и тогда, в центральный пост докладывали по переговорным трубам о состоянии своих отсеков главные старшины Дорин, Поспелов... И тоже кое-где непредвиденно закапало, что-то неожиданно зашуршало. Впрочем, недочеты и упущения сводились к мелочам. Лодка ушла под воду послушно, и уже через несколько минут стало ясно: серьезных претензий к ней нет.

- Поздравляю вас, товарищи, с успешным погружением! - прокричал я по трубам в отсеки. В ответ донеслось из носа и из кормы ликующее "ура!".

В восторженном настроении были и члены экипажа, и находившаяся на борту заводская команда. Погружение - пусть пока у стенки, в гавани - означало, что наша лодка становится подводной не только по названию.

А 29 июня 1933 года она впервые отошла от причала. Начались ходовые испытания...

Еще до этого моим дублером в должности командира "Щ-11" стал Дмитрий Гордеевич Чернов, которому предстояло по окончании испытаний вступить в самостоятельное командование лодкой.

По характеру, манере держаться Чернов представлял как бы противоположность подчеркнуто подтянутого Ивановского - строевая сторона службы была, как говорится, не его стихией. Но скоро я убедился, что Дмитрию Гордеевичу присуща большая внутренняя собранность: за всем уследит, ни с чем не замешкается, хотя как будто и никогда не торопится. Нравилось в Чернове и отношение к людям. Ровный и тактичный со всеми, он не позволял себе сделать замечание даже молодому краснофлотцу при старшем начальнике. А ошибку подчиненного, пока в ней не разобрался, безоговорочно принимал на себя. Когда лодки начали плавать, Чернов показал себя хорошим моряком.

Из базы выходили всегда ночью (наш причал по-прежнему закрывали маскировочные полотнища). Утро заставало лодку где-нибудь в Амурском или Уссурийском заливе. То были прибрежные воды, самый краешек Японского моря, откуда еще далеко до открытого океана. Но и эти плавания постепенно знакомили нас с совершенно новым морским театром, непохожим

на Балтику или Черноморье.

Яркие впечатления оставлял почти каждый из ближайших островов. Особенно понравился Аскольд с его врезавшейся в скалы укромной бухточкой. Войдешь в нее - и корабля уже ниоткуда не видно. А со скал можно окинуть глазом такие просторы, что никак на них не наглядишься.

Потом довелось побывать во многих других красивых и интересных местах Дальнего Востока. И чем лучше его узнавали, тем сильнее он очаровывал своим многообразием и необъятностью, каким-то первозданным могуществом природы.

...23 сентября на двух первых подводных лодках поднимали Военно-морской флаг.

На торжество прибыл Реввоенсовет Морских сил Дальнего Востока во главе с М. В. Викторовым. Собрались командиры всех тихоокеанских кораблей, пока еще малочисленных. Команды "щук" построились на палубах. В первый раз на борту находились только их экипажи - рабочие и заводские инженеры, закончившие свое дело, остались на причале.

К кормовым флагштокам встали командиры кораблей, к гюйсштокам - комиссары. А подать команду "Флаг на гюйс поднять!", имевшую в такой день особое значение, выпало мне.

Две лодки на весь флот - не бог весть какая сила. Но это были те первые ласточки, которые хоть и не делают весны, однако многое предвещают.

* * *

Когда две лодки начали боевую подготовку в море, две следующие проходили ходовые испытания. Это ограничивало для меня возможность плавать с Черновым и Заостровцевым. Но если учебные походы не совпадали с испытательными, я обязательно шел с тем или другим.

Особенно тянуло по старой памяти на "Щ-11", успел привыкнуть к ее экипажу, и отрадно было вновь убеждаться, что коллектив, сплотившийся на стройплощадке и в казармах, отлично держится в море.

А море устраивало людям, да и самим лодкам, нешуточную проверку на прочность. С наступлением осени участились штормы, их ярость иной раз трудно было даже сравнивать с тем, что мы знали по Балтике.

Там просто неоткуда было взяться таким водяным валам фантастической высоты, какие тут докатывались из просторов океана даже в прибрежную зону. А ветер, набравший над этими просторами неистовую силу, так насыщал воздух мельчайшей водяной пылью, что казалось, дышишь на мостике густым горько-соленым раствором. И все вокруг ревет, клокочет, свищет...

Верхней вахте приходится привязываться, чтобы не оказаться за бортом. Да и нижняя уже не стоит, а висит на своих постах: если не уцепиться за что-нибудь хотя бы одной рукой, когда "щука" круто, с отчаянным дифферентом, взлетает на гребень волны или проваливается, словно в пропасть, между двумя валами, тебя сразу отбросит в другой конец отсека.

Ну, например, у штурмана Федорова, когда он прокладывает курс за своим столиком в центральном посту, заняты обе руки. На помощь приходит его ближайший сосед по отсеку краснофлотец Борис Корбут. Упершись руками и ногами в переборку, он спиной прижимает штурмана к столику, и тот, обретя таким образом необходимую для точной работы устойчивость, орудует на карте параллельной линейкой и транспортиром. Только иногда попросит: "Чуть полегче, Корбут!" - и его усердный помощник ослабляет нажим.

Молодому штурману приходилось трудно не только физически. Морской театр, совсем новый для нас, был и вообще еще недостаточно изучен. Даже вблизи Владивостока было маловато надежных навигационных ориентиров. Поэтому уточнение места лодки, особенно после шторма, нередко представляло для штурмана Александра Федорова довольно сложную задачу.

А у инженера-механика - свои тревоги: не разнесет ли гребные валы оттого, что при зверской килевой качке винты то и дело крутятся не в воде, а в воздухе? И не сорвутся ли при таком дифференте с фундаментов дизели, не выплеснется ли из батареи электролит?

Кое-кому портила настроение морская болезнь: к такой качке привыкают не вдруг. Но, как правило, укачавшиеся отказывались от подмены, держались из последних сил. В самых трудных походах той осени "потери" - так называл комиссар Филиппов выход людей из строя из-за морской болезни - бывали невелики.

Когда шторм стихал или лодка, получив на это "добро", укрывалась в какой-нибудь защищенной бухте, подводники, еще бледные и малость осунувшиеся, весело вспоминали пережитые передряги. Курильщики радовались, что снова можно спокойно подымить на площадочке у кормовой пушки, уже не захлестываемой свирепой волной.

Большинство курящих баловались папиросами, но их частенько не хватало. А Василий Осипович Филиппов, по старой привычке рабочего человека, употреблял махорку, всегда имея солидный ее запас. Заметив, что курево у других иссякает, комиссар, если погода была тихой, выносил на мостик и пристраивал в известном уже курильщикам месте за тумбой

перископа жестяную коробочку со своей "махрой" - угощение для всех желающих. И краснофлотцы блаженно покуривали скрученные из газеты козьи ножки.

Конечно, подводнику лучше быть некурящим. Но раз люди все равно курили, нельзя было не оценить комиссарскую коробочку с махоркой - намаявшиеся моряки отводили около нее душу.

В море частенько ощущалось назойливое внимание чужих глаз. Стоит выйти в нейтральные воды, как поблизости появляются японские "кавасаки". Понимая, что "рыболовов" интересуют сейчас отнюдь не косяки ивасей, мы по возможности меняли курс или погружались, стараясь избегать слишком близких встреч. Но удавалось это не всегда.

Однажды к "Щ-11", внезапно вынырнув из полосы тумана, приблизились два японских миноносца. Погружаться было поздно: это запросто могло кончиться "случайным" таранным ударом по лодке, не успевшей набрать глубину. А в надводном положении от миноносцев не оторвешься: у них большое преимущество в скорости хода. Между тем на японских кораблях, продолжавших сближаться с лодкой, перерезая ее курс, горнисты сыграли боевую тревогу. Матросы там снимали чехлы с орудий и торпедных аппаратов.

На борту "Щ-11" не было в тот раз ни меня, ни кого-либо из командования бригады, и Чернову пришлось принимать решения самостоятельно. Не объявляя тревоги, он приказал минеру Хмельницкому изготовить к бою носовые аппараты, боцману встать к рулевому штурвалу, а всем лишним удалиться с мостика вниз.

Тем временем один из миноносцев развернулся и, сбавив ход, лег на параллельный с лодкой курс в полутора-двух кабельтовых - на расстоянии голосовой связи. С мостика миноносца прокричали в мегафон по-русски:

- Куда идете?

Это была наглость: никто не вправе требовать от иностранного корабля в "ничейных" водах отчета о его намерениях. Но отмалчиваться вряд ли имело смысл. Дмитрий Гордеевич Чернов протянул мегафон комиссару:

- Дипломатия - это, пожалуй, по твоей части, Василий Осипович. Мое дело бой...

Комиссар Филиппов, не раздумывая, ответил японцам:

- Идем по своему назначению!

- Как долго будете следовать данным курсом? - нахально спросили с миноносца.

- Пока не сочтем нужным его изменить!

- А когда это произойдет? - не унимались японцы.

- Позвольте решить это нам самим! - отчеканил Филиппов, наверное уже с трудом подавляя желание выразиться покрепче.

Пока шла эта словесная дуэль, Чернов не выпускал из поля зрения второй миноносец и, командуя боцману на руль, разворачивал лодку так, чтобы в случае нападения можно было ответить торпедным залпом. Наконец японцы поняли бессмысленность затеянного ими "допроса". А на что-нибудь еще более наглое, очевидно, не решались.

После некоторой паузы с мостика миноносца донеслось:

- Просим передать привет Советскому правительству!

- Спасибо! - невозмутимо ответил комиссар.- Передайте наш привет японскому трудовому народу!

На это ответа не последовало. Бурун, поднявшийся за кормой миноносцев, показал, что их машины резко прибавили обороты. Скоро оба корабля скрылись.

Об этой встрече я узнал сперва из краткой радиограммы командира "Щ-11", а во всех деталях - из его доклада по возвращении в базу. Комиссар Филиппов со своей стороны счел нужным добавить, что Чернов действовал с обычным для него спокойствием и что должную выдержку проявил весь личный состав.

А японцы, видимо, все-таки приняли к сведению, что мы не признаем за ними никаких особых прав в свободных тихоокеанских водах. Продолжая наблюдать за нашими лодками, они больше ни разу не приставали ни с какими вопросами.

* * *

До наступления зимы подняли Военно-морской флаг еще две лодки. Теперь весь 1-й дивизион был в строю.

Кроме выполнения учебных задач "щуки" начали нести дозор на подступах к главной базе флота: обстановка на Дальнем Востоке оставалась напряженной, время от времени поступали сведения о подозрительном сосредоточении военных кораблей в ближайших к нам портах Японии или находившейся под ее властью Кореи. А история свидетельствовала, что японцы любят нападать внезапно достаточно вспомнить Порт-Артур...

Дозорная лодка крейсеровала ночью в надводном положении,

а светлое время суток проводила под водой, контролируя свой район с помощью перископа.

Когда погода свежая, под водой спокойнее - прекращается изнуряющая качка. Но в отсеках быстро накапливается промозглая сырость, влага оседает на холодном металле, и с подволока начинает покапывать. "Видно, крыша у лодки дырявая!" - шутят краснофлотцы.

В ноябре - декабре штормы участились, а сила их порой не поддавалась точному измерению по признакам, к которым привыкли наши моряки на других морях,- те мерки были не для Тихого океана. Крен и дифферент яростно раскачиваемой волнами лодки зачастую превышали величины, на которые рассчитана шкала приборов.

На "Щ-12" однажды сорвало стальную дверь ограждения рубки. Лодка укрылась в бухте, защищенной от ветра сопками. Навстречу ей вышел катерок сухопутных пограничников, и с него запросили в мегафон, старательно выговаривая каждое слово:

- ко-му при-над-ле-жит ко-рабль?

Распознать это им было и в самом деле нелегко: вместе с дверью рубки волны унесли и флагшток с флагом.

В море становилось все студенее, на мостике ледяной ветер пробирал до костей. Да и внизу не очень-то согреешься, особенно в центральном посту, под люком, или у всасывающих холодный воздух дизелей. В отсеках все в ватниках, в шапках. Вахта у подводников малоподвижная, и краснофлотцы придумывают себе гимнастику, помогающую, не сходя с места, разогнать кровь. Кок держит наготове горячий чай. Подогревается и полагающееся в походе виноградное вино. Лодочный фельдшер "Щ-12" - добродушный круглолицый крепыш Федор Пуськов - разносит его по отсекам в чайнике, оделяя каждого строго по норме.

Но главное средство против холода, как и против штормов,- общая молодость, общая уверенность, что все, что выдержит лодка, выдержат и люди.

Иногда мы вспоминали: а на Балтике уже давно не плавают... В те годы Советский Союз имел выход лишь к восточному краю Финского залива. Зимой море, по которому можно плавать, отстояло от наших портов на полторы-две сотни миль - там проходила кромка льда. Для подводников зима означала стоянку, неторопливый ремонт механизмов, размеренную учебу, содержательный досуг в условиях большого города. Плавания возобновлялись лишь в мае.

Здесь, на Дальнем Востоке, тоже сковывались льдом бухты и даже целые заливы. Однако свободное от льда море всегда близко. И это был вопрос не только физической, но и

политической, военной географии: враг и зимой мог подойти к нашим берегам. А артиллерийские батареи стояли еще не везде, где они нужны, надводных кораблей было пока мало, торпедным катерам плавать зимой не под силу... Словом, о том, чтобы лодки зимовали у причалов, вряд ли кто-нибудь мог помышлять. Я не помню никаких споров насчет того, будем или не будем мы плавать в зимние месяцы. Все понимали - плавать надо.

Флотское командование заблаговременно перевело наши "щуки" из Золотого Рога в другую бухту, которая обычно не покрывалась крепким льдом. Нам выделили плавучую базу "Саратов" - бывший лесовоз, придали дивизиону небольшой ледокол.

Было установлено непрерывное наблюдение за состоянием льда. Около полудня в этом районе почти всегда менял направление ветер. Если поломать образовавшийся в бухте лед, значительную часть его уносило в море. Так и стали делать. Когда ледокол выполнял другие задания, в бухте крошил лед "Саратов". Мы радовались: сделали свою бухту "незамерзающей"!

"Щуки" всегда стояли носом внутрь бухты, кормой к ее горлу - по строго соблюдаемому правилу "держать винты на чистой воде". Это обеспечивало постоянную готовность выйти в море.

Но в январе морозы ударили сильнее, и возникли осложнения уже не в бухте, а за ее пределами.

В очередной поход дивизион ушел без меня: я простудился и остался на "Саратове". Встречаю возвращающиеся "щуки" - и едва их узнаю.

Случалось и раньше, что они приходили покрытые ледяным панцирем. Но такого еще не бывало - не лодки, а какие-то айсберги! Привычные очертания рубок исчезли, вместе с палубными пушками в бесформенных ледяных глыбах. Только над люком нечто вроде проруби, откуда выглядывают командир и вахтенный сигнальщик. Антенны и леера сплошь обросли толстым льдом и не оборвались лишь потому, что их подпирали образовавшиеся на палубе причудливые "сталагмиты"...

Доклады командиров сводились к тому, что плавать стало невозможно: лодки, по их словам, перестали быть подводными - обмерзая, теряли способность погружаться.

Выслушав вместе со мною командиров и отпустив их, комбриг Осипов мрачно сказал:

- Что ж, готовьте рапорт о том, что лодки типа "Щ" для зимнего плавания при низких температурах оказались непригодными...

За время службы под началом Кирилла Осиповича я привык относиться к нему с большим уважением. Но сейчас никак не мог

с ним согласиться: делать такой вывод было рано.

- Тогда пойдем вместе к командующему, пусть он решает,- сказал комбриг.

М. В. Викторов принял нас. Он был уже в курсе дела, и разговор оказался очень коротким.

- Так, значит, не хотите писать рапорт о том, что "щуки" неспособны плавать в зимних условиях? - спросил командующий, обращаясь ко мне.- Почему же не хотите?

Тон был строгий, но в глубине глаз Михаила Владимировича светились задорные искорки.

Я доложил, что не считаю себя вправе утверждать то, в чем не убедился лично. И закончил заранее продуманной просьбой:

- Разрешите, товарищ командующий, выйти в море на одной из лодок дивизиона на десять суток.

- Выход разрешаю,- ответил Викторов, словно только этого и ждал.

Идти я решил на "Щ-11" - с Черновым. Пока готовили лодку к плаванию, ночные морозы достигли двадцати пяти градусов. Старожилы говорили, что такие холода в районе весьма редки.

Из своей бухты мы выбрались без осложнений. Но залив оказался забитым движущимся льдом. Ветер прессовал его, заполняя последние разводья, а местами уже громоздил льдину на льдину. Через несколько часов пришлось застопорить дизели. Лодка оказалась в ледовом дрейфе.

Сдвигаемые свирепым ветром, льдины наползали на корпус, поднимаясь все выше. Вдоль одного борта возник прямо-таки ледовый вал - чуть не до мостика... А внутри покрывались инеем подволок отсеков, магистрали, приборные доски. Доложили, что замерзает вода в питьевых бачках.

Но главная беда заключалась в том, что мы не могли освободиться из ледового плена. Дальнейшее сжатие льда создавало угрозу бортовым цистернам. И ветер, как назло, не ослабевал, не менял направления.

Около полуночи мы с Черновым и комиссаром лодки Филипповым обсудили создавшееся положение. На имя командующего была отправлена радиограмма с просьбой прислать ледокол. Ставя на бланке подпись, я сознавал: расписываюсь в том, что взятую на себя задачу выполнить не смог. В сущности, мы и не приступили к ее выполнению, встретившись с трудностями уже иного рода, чем те, о которых докладывали командиры после прошлого выхода.

Остаток ночи провели, тревожно прислушиваясь к скрежету льда у бортов, к тяжелым стонам принимавшего его натиск корпуса лодки. Еще никогда я не слышал, чтобы так стонала -

прямо как живое существо - корабельная сталь.

Рассвет не принес облегчения: ветер не стихал, лед продолжал тороситься.

Однако ближе к полудню направление ветра все же переменилось. И лед начал двигаться в обратную сторону, к открытому морю. Среди льдин появились промоины, разводья, лодка постепенно высвобождалась из сжимавших ее тисков. Наконец мы могли запустить дизели. Нет, капитулировать перед стихией было рано!

Тем временем вдали показался ледокол. Сигнальщику было приказано передать прожектором: "В помощи не нуждаюсь". Расстояние между ледоколом и лодкой стало увеличиваться - мы легли на свой прежний курс. Убедившись, что лодка на ходу, ледокол повернул обратно.

Как потом я узнал, "спасательную экспедицию" возглавил по приказанию командующего флагманский штурман МСДВ Я. Я. Лапушкин. Получилось, конечно, неловко. Но еще задолго до того как ледокол мог вернуться, в базу, на столе у Викторова должна была лежать наша радиограмма:

"Нахожусь на чистой воде. Лодка и механизмы в исправности. Самочувствие личного состава хорошее. Продолжаю выполнение поставленной Вами задачи..."

Надстройки "щуки", окатываемые волной, быстро обмерзали, но это казалось уже не столь страшным, как сжимавшие ее недавно торосы. На очереди было погружение. Лишь бы уйти под воду - там намерзший лед растает!

Однако не тут-то было: под воду лодка не пошла... И это несмотря на то, что корпус обледенел не так уж сильно.

В чем же дело? Оказалось, ледяные "пробки" закупорили вентиляцию балластных цистерн, не выпускают оттуда воздух и не дают заполниться цистернам.

Послали в надстройку краснофлотцев с кувалдами. После того как они оббили лед вокруг клапанов, погружение состоялось. Но это было средство лишь на крайний случай - уход под воду слишком усложнялся и затягивался.

Чернов предложил держать лодку не в крейсерском, а в позиционном положении, то есть все время иметь заполненными часть балластных цистерн. Это годилось не для всякой погоды и ограничивало надводную скорость, однако все же могло служить временным выходом.

И плавание продолжалось. Мы призвали экипаж внимательно следить за поведением механизмов, вникать в существо каждой замеченной ненормальности, доискиваться, как ее устранить.

Поход "Щ-11", чуть было не кончившийся бесславным

возвращением с ледоколом в первые же сутки, конечно, не решил всех возникших проблем. Но, придя в свой срок в базу, мы испытывали уверенность, что решить их общими усилиями можно. И писать рапорт о непригодности "щук" для зимнего плавания не пришлось ни мне, ни кому-либо другому.

Сбор рационализаторских предложений, объявленный в море на "Щ-11", распространился на весь дивизион. Их поступало множество после каждого нового похода: одни касались ухода за техникой, другие - организации службы, третьи быта команды в плавании.

В бригаде был создан рационализаторский совет с участием флагманских специалистов штаба. Подключилась к этой работе и заводская "группа гарантийного ремонта". Возглавлявший ее инженер Гомберг вообще очень внимательно следил за тем, как ведут себя первые вошедшие в строй "щуки", и немало сделал для устранения отдельных технических недостатков лодок. (Недавно я нашел полуистлевший листок бумаги с приказом по 1-му дивизиону о награждении инженера Гомберга кожаным костюмом подводника за активную помощь в совершенствовании боевых кораблей.) Все ценное, что поддавалось немедленному осуществлению, старались претворять в жизнь безотлагательно.

Что-то новое появилось в обиходе у подводников каждой специальности - и технические приспособления, и приемы работы. Торпедисты, например, обзавелись электрическими грелками особой конструкции, предотвращавшими замерзание воды в аппаратах. Постепенно произошли существенные перемены и в той области, которая на языке конструкторов именуется условиями обитаемости корабля.

Настал день - это было на исходе все той же зимы,- когда на одном из совещаний командного состава дивизиона я смог сказать:

- Итак, жду, кто первым доложит, что в походе команда спала раздевшись, на простынях!

Кое у кого сделались большие глаза: такого, мол, еще никогда не требовали. Но я знал, что в дивизионе есть лодка, где к этому близки.

На "Щ-12", у Заостровцева, его старпом Египко и механик Павлов переделали систему вентиляции так, чтобы в отсек, где отдыхает личный состав, перегонялся теплый воздух от моторов. На этой лодке и произошло маленькое чудо: в зимнем походе подводники легли спать как дома - раздевшись до нательного белья, на койки, застланные чистыми простынями.

Плавания зимы 1933/34 года обогатили нас знанием многих особенностей нового морского театра. Командиры обменивались

приобретаемым опытом и плавали все увереннее. А практика походов продолжала подсказывать то одному, то другому что-нибудь новое.

Ни перед кем из нас не вставала прежде такая, например, задача, как плавание подо льдом. Здесь же, в условиях, когда лед местами очень крепок, но занимает не слишком большие пространства, сам собою возникал вопрос: а не выгоднее ли "поднырнуть"?

Одним из первых попробовал это сделать в феврале 1934 года опять-таки Заостровцев. Чтобы передать его непосредственные впечатления, привожу отрывок из присланных мне Алексеем Тимофеевичем воспоминаний:

"...После непродолжительной стоянки в полынье погрузились, произвели дифферентовку и, опустив перископ, ушли на глубину порядка 30 метров, приняв решение проскочить полосу льда в подводном положении. Считали, что риска тут нет. На горизонте виднелась темная вода с белыми верхушками волн.

Оба электромотора работали "малый вперед". В полуопущенный зенитный перископ был отчетливо виден над нами светло-зеленый лед с сероватыми зазубринами. В отражаемом льдом свете хорошо просматривались носовая и кормовая надстройки. Потом появились блики солнечных лучей - лед над лодкой был уже не сплошной. И, наконец, я различил движение волн.

Всплыли на чистой воде. Позади ослепительно блестело ледяное поле".

Успешно проводили свои "щуки" под ледовыми полями также Чернов, Ивановский. Теперь никого не удивишь тем, что советские подводные атомоходы могут, погрузившись где-то у кромки полярных льдов, всплыть хоть на Северном полюсе. Но тогда подледное плавание было делом совершенно новым. Насколько мне известно, никто в мире не плавал подо льдом до начала 1934 года, когда это осуществили лодки 1-го дивизиона 2-й морской бригады МСДВ.

А шесть лет спустя, во время финской кампании, подводная лодка А. М. Коняева прошла подо льдами Ботнического залива уже десятки миль. Вот какое развитие получил у балтийцев скромный опыт тихоокеанцев середины тридцатых годов.

* * *

"Щуки", теперь уже отошедшие в прошлое, заняли почетное место в боевой истории советского флота.

Через несколько лет после того, как они начали осваиваться на Дальнем Востоке, лодки этого типа стали плавать в гораздо более суровых условиях Заполярья и весьма успешно там воевали.

Пусть потребовалось кое-что изменить, переделать в первоначальном оборудовании лодок, но в основе своей они оказались отличными. Так что подводники, которым довелось испытывать и вводить в строй головные корабли этого типа, вправе гордиться, что они вместе с судостроителями дали "щукам" путевку в жизнь, в большое плавание.

Помним войну!

Фронт проходит под водой

"При развитии ВМС стремиться к сочетанию надводного и подводного флотов..." Согласно этому положению Реввоенсовета советский подводный флот с самого начала создавался как ударная часть военно-морских сил. В его составе должны были быть лодки всех типов: малые для действий в прибрежных районах, средние для операций в открытом море, большие для крейсерства на отдаленных вражеских коммуникациях.

О внимании, которое Советское правительство уделяло подводному флоту, свидетельствует и такой факт: первым боевым кораблем, спроектированным для нашего молодого флота, была именно подводная лодка. В сентябре 1923 года специально образованная комиссия разработала оперативно-тактические задания на создание торпедной подводной лодки и подводного минного заградителя. 5 марта 1927 года были заложены первые боевые лодки I серии - лодки типа "Д". К 1932 году в строю ВМФ находилось уже 6 таких кораблей.

Одновременно с постройкой лодок типа "Д" велась подготовка к строительству больших лодок II серии - подводных минных заградителей типа "Л" и средних лодок III и VI серий типа "Щ".

21 мая 1931 года была заложена головная лодка IV серии - лодка типа "П". Это была эскадренная быстроходная лодка с мощным артиллерийским вооружением. Но проект этот оказался неудачным, у лодок обнаружились серьезные конструктивные недостатки, поэтому их было построено всего три - "Правда", "Звезда" и "Искра". Тем не менее лодки типа "П" внесли свою лепту в историю советского подводного флота - именно им принадлежит первый опыт перевозки грузов в осажденные и блокированные военно-морские базы. В сентябре 1941 года была сделана первая попытка такого рода: "П-1"- "Правда" - вышла в поход с грузом продовольствия и боеприпасов для гарнизонов осажденной противником военно-морской базы Ханко. Попытка эта не удалась - "П-1" погибла на переходе. Спустя два месяца другая лодка типа "П" - "Звезда" - доставила из Кронштадта в Ленинград топливо для электростанции. Во время этого перехода лодка шла за ледоколом, получила 14 пробоин от вражеских

снарядов, но задание выполнила. Этот опыт, полученный на лодках типа "П", был впоследствии использован советскими подводниками.

Главным конструктором лодок IV серии был А. Асафов, лодок I, II и III серий-Б. Малинин, лодок V серии - М. Рудницкий.

Ввод в строй новых промышленных мощностей обеспечивал экономическую базу развития наших Вооруженных Сил, и в частности Военно-Морского Флота. Продолжалось быстрое наращивание подводных сил. Общая задача военного строительства в годы предвоенных пятилеток сводилась к достижению технического прогресса в основных видах вооружения.

В результате поистине титанических усилий судостроительной промышленности через 13 лет после закладки первой советской подводной лодки наша страна располагала крупным подводным флотом. За эти 13 лет до 22 июня 1941 года численность лодок, находящихся в строю, возросла в 14 раз, и к началу войны их было 212. Причем Советский Союз располагал не только самым многочисленным, но и самым современным подводным флотом, в котором на долю больших и крейсерских лодок приходилось 16 процентов, на долю средних - 45 процентов и на долю малых - 39 процентов.

* * *

"Поздравляю Морские силы Балтийского моря со вступлением в строй подводной лодки "Декабрист" - первенца нового советского судостроения и техники. Уверен, что в руках революционных моряков Балтики "Декабрист" явится грозным оружием против наших классовых врагов и в будущих боях за социализм покроет славой свой красный флаг..." Эти слова из телеграммы начальника Морских сил РККА, направленной балтийским морякам 18 ноября 1930 года, лодки типа "Д" оправдали в полной мере...

Тактическое задание для торпедной подводной лодки типа "Д" было разработано еще в 1923 году. Это должен был быть подводный корабль для действий в открытых морях и океане. Главное его оружие - торпеды для поражения боевых кораблей и транспортных судов противника. Предусматривалось также артиллерийское вооружение.

Перед тем как приступить к проектированию, конструкторы, возглавляемые Б. Малининым, тщательно изучили как отечественный, так и иностранный опыт, к проектированию были привлечены опытные кадры инженеров, конструкторов и строителей, которые проектировали и строили лодки до революции. В результате напряженной работы был создан проект

подводной лодки водоизмещением 930/1278{22} тонн. Вооружение ее состояло из 8 торпедных аппаратов и 14 торпед калибра 533 мм вместо 450 мм, применявшегося до этого в русском флоте, одного 102-мм орудия и одного 45-мм зенитного полуавтомата. Двухвальная установка суммарной мощностью 2200/1050 л. с. обеспечивала скорость 15,3/8,7 узла. Дальность плавания при экономической скорости хода была 8950/150 миль. Впервые в мире в лодках I серии предусматривался комплекс аварийно-спасательных средств.

5 марта 1927 года были торжественно заложены первые советские лодки I серии - "Д-1" "Декабрист", "Д-2" "Народоволец" и "Д-3" "Красногвардеец". К концу 1931 года все эти лодки уже находились в строю Балтийского флота, а на Черном море вступили в строй три лодки I серии - "Д-4" "Революционер", "Д-5" "Спартаковец" и "Д-6" "Якобинец".

Лодки I серии сыграли большую роль в истории советского подводного флота. Так, в 1933 году балтийские "Д-1", "Д-2" и "Д-3", перебазированные на север, составили первое соединение подводных лодок Северной военной флотилии, вскоре преобразованной в Северный флот.

К началу Великой Отечественной войны подводные лодки типа "Д", несмотря на капитальный ремонт и модернизацию, произведенную в 1938-1941 годах, были уже значительно изношены. Тем не менее они приняли участие в боевых действиях с первых же дней войны и нанесли большой урон противнику.

Из всех лодок типа "Д" наибольших успехов добилась "Д-3" "Красногвардеец". Эта лодка занимает выдающееся место в истории советского подводного флота. Еще до выхода в свой первый боевой поход она нанесла фашистам первый удар: во время налета вражеской авиации на нашу базу ее артиллерийский расчет сбил самолет противника. Одной из первых она 17 января 1942 года была награждена орденом Красного Знамени и первой удостоена гвардейского звания 3 апреля 1942 года. Летом этого же года "Красногвардеец" не вернулся из боевого похода,- таким образом, всего за год его героический экипаж добился выдающегося успеха, уничтожив 10 вражеских транспортов и повредив еще два.

* * *

В одной из частей дважды Краснознаменного Балтийского флота возвышается на постаменте стальная рубка подводной лодки времен Великой Отечественной войны. В центре рубки в красной пятиконечной звезде цифра 15. Это памятник героической "Л-3" - одной из самых прославившихся лодок II серии...

К проектированию подводных минных заградителей типа "Л" II серии конструкторы, возглавляемые Б. Малининым, приступили сразу же по окончании основных работ по лодкам типа "Д" I серии. Взяв за основу конструкцию их корпуса, они заменили кормовые торпедные аппараты двумя трубами с устройством для сухого хранения и сбрасывания в подводном положении 20 мин.

Наружный корпус на лодках типа "Л" не охватывал полностью прочный корпус, а примыкал к нему в нижней его части. Впервые в отечественном флоте на лодках этого типа устанавливались два бескомпрессорных дизеля по 1100 л. с. каждый. Мощность каждого гребного электродвигателя составляла 600 л. с. В результате всех произведенных изменений надводное водоизмещение лодок типа "Л" возросло до 1100 тонн вместо 980 у лодок типа "Д", а надводная скорость снизилась с 15,3 до 14,1 узла.

Первые три лодки типа "Л" получили названия "Ленинец", "Сталинец" и "Фрунзенец" и начали вступать в строй Балтийского флота с 1933 года. В августе этого года правительство приняло решение о закладке еще шести подводных минных заградителей такого типа. Из них три для Черноморского флота - "Гарибальдиец", "Чартист" и "Карбонарий" - должны были быть II серии, а три для Дальнего Востока - "Ворошиловец", "Дзержинец" и "Кировец" - XI серии.

Лодки типа "Л" XI серии проектировались специально для Тихоокеанского флота, поэтому в их конструкции была предусмотрена возможность перевозки в разобранном виде по железной дороге. Все лодки типа "Л" II серии вступили в строй к 1936 году, типа "Л" XI серии - к 1938-му. В этом же году была произведена еще одна модернизация, и появились лодки типа "Л" XIII серии. Эти лодки могли стрелять торпедами с более мощными зарядами и увеличенной дальностью. В кормовой надстройке дополнительно к минным трубам было установлено два торпедных аппарата. 100-мм орудие также было модернизировано: оно могло теперь стрелять как по морским, так и по береговым и воздушным целям. На лодках XIII серии были установлены два более мощных дизеля - 2000 л. с. вместо 1100 л. с. Благодаря этому надводная скорость была увеличена до 18 узлов, а надводное водоизмещение до 1200 тонн. До конца 1939 года в состав ВМФ вошло 19 лодок типа "Л". В ходе боевых действий были достроены и сданы Северному флоту "Л-20" и "Л-22", Балтийскому- "Л-21", Черноморскому-"Л-23" и "Л-24".

В свой первый боевой поход балтийская "Л-3" вышла в первый же день войны -22 июня 1941 года. А спустя пять дней на минах, поставленных ею в Данцигской бухте, взорвался вражеский

транспорт, 9 августа 1942 года "Л-3" торпедным залпом потопила фашистский танкер водоизмещением 15 тысяч тонн. В 1944-1945 годах "Л-3" совершила еще несколько боевых походов. В августе 1943 года "Л-3" первая на Балтике была оборудована гидролокатором.

На Черном море в годы Великой Отечественной войны 20 боевых походов совершила "Л-4". Она торпедировала 7 вражеских транспортов, ставила мины, доставляла в осажденный Севастополь войска и грузы, эвакуировала раненых, а позднее препятствовала эвакуации гитлеровских войск. На Северном флоте успешно действовали "Л-15", "Л-20" и "Л-22".

I марта 1943 года "Л-3" одной из первых на Балтике была удостоена гвардейского звания. "Л-4" первой на Черном море была награждена орденом Красного Знамени. На Северном флоте Краснознаменной стала "Л-22".

* * *

Предназначенные для действий в прибрежных районах и внутренних морях Балтийском и Черном,- лодки типа "Щ" III серии водоизмещением 580/700 тонн несли 6 торпед в аппаратах (4 в носовых и 2 в кормовых) и 4 запасных. В носовой и кормовой частях мостика было установлено два 45-мм зенитных полуавтомата. Два дизеля по 600 л. с. сообщали лодке надводную скорость 12 узлов. Под водой лодка шла на двух электромоторах по 400 л. с. каждый со скоростью 8 узлов (в течение одного часа).

Лодки III серии начали строиться в 1930 году и стали основой для ряда других серий лодок типа "Щ". Так, в 1932 году специально для вновь создаваемого Тихоокеанского флота была разработана лодка типа "Щ" V серии, которую можно было перевозить в разобранном виде по железной дороге. На этих лодках устанавливались более мощные дизели - 800 л. с., позволившие увеличить скорость надводного хода до 14 узлов. В дальнейшем строились более совершенные лодки типа "Щ" серий V-бис, V-бис 2, X и X-бис. Они плавали на всех флотах на Северном, на Балтийском, на Черноморском, на Тихоокеанском.

В 1936 году тихоокеанская "Щ-117" пробыла в море 40 суток - то есть в 2,5 раза больше, чем предусматривалось проектом. За раскрытие резервов, скрытых в конструкции лодки, весь личный состав "Щ-117" был награжден орденами, и эта лодка стала первым в истории советского флота кораблем, экипаж которого состоял из одних орденоносцев. Второй лодкой с полностью орденоносным экипажем стала тихоокеанская "Щ-122", третьей "Щ-123", пробывшая в походе в 3,5 раза дольше, чем предусмотрено проектом. Наконец, в сентябре - декабре 1936 года "Щ-113" побила все рекорды автономности, совершив 102-

суточный поход.

В 1938 году североморские "щуки" "Щ-402" и "Щ-404" участвовали в экспедиции по снятию полярников-папанинцев со станции "Северный полис-1". А в 1939 году "Щ-402", "Щ-403" и "Щ-404" приняли участие в поддержании радиосвязи с самолетом ДБ-3 "Москва", на котором Герой Советского Союза В. Коккинаки совершил свой знаменитый перелет Москва - США через Северную Атлантику. Тем временем на балтийских "щуках" проводились опыты подледного плавания и пробивания льда из-под воды, а на черноморских "Щ-212" и "Щ-213" отрабатывались системы беспузырной торпедной стрельбы.

В 1940 году североморская "щука" "1Д-423" впервые в истории совершила переход из Полярного на Дальний Восток по Северному морскому пути Успех этого похода показал осуществимость перевода лодок с Северного флота на Тихоокеанский. И советские моряки начали готовиться к новым походам Северным морским путем.

В период советско-финского конфликта в 1940 году отлично проявили себя экипажи подводных лодок "Щ-311" и "Щ-324", награжденные орденами Красного Знамени.

К 22 июня 1941 года "щуки" были самыми многочисленными лодками в советском флоте. И лодке именно этого типа выпала честь открыть боевой счет советских подводников в Великой Отечественной войне: 14 июля 1941 года североморская "Щ-402" торпедировала транспорт в 3000 тонн. Успех "Щ-402" был закреплен другими подлодками Северного флота, где в первые полтора-два года войны на долю "щук" выпала немалая боевая нагрузка. Они потопили на Севере 38 вражеских транспортов и одну подводную лодку. Эту лодку и 11 транспортов уничтожила "Щ-402". Краснознаменная "Щ-403" одной из первых начала отрабатывать атаку одновременно двух целей. Первую атаку "Щ-403" произвела 22 декабря 1941 года. И хотя на этот раз была поражена только одна цель, эта подводная лодка положила начало методу, который стал широко применяться впоследствии советскими подводниками.

Всего за боевые подвиги гвардейского звания было удостоено 5 "щук". Орденом Красного Знамени было награждено

12 "щук", а одна - "Щ-402" - была одновременно и гвардейской и Краснознаменной. Ни один другой тип как подводных, так и надводных кораблей в советском флоте не получил такого количества почетных званий и наград. На "щуках" воевали такие прославленные подводники, как Герои Советского Союза Ф. Вершинин, А. Коняев, Н. Лунин, Е. Осипов, М. Грешилов, М. Калинин, И. Травкин, С. Богорад. Не случайно зарубежные

военные историки считают, что "щуки" оказались самыми удачными и самыми удачливыми русскими лодками...

* * *

"Малютки" находятся в море..." Такой многозначительный ответ получил в октябре 1941 года командир подводной лодки "С-102", просивший у командующего Северным флотом разрешения укрыться от шторма у полуострова Рыбачий. И этот ответ командующего может служить лучшей аттестацией героических экипажей и боевых качеств "малюток" - подводных лодок типа "М"...

В 1932 году конструктор А. Асафов предложил разработать для вновь организуемого Тихоокеанского флота малые подводные лодки, которые можно было бы перевозить по железной дороге в собранном виде. Это предложение было принято, и к концу 1934 года на тихоокеанском флоте было уже 28 подводных лодок типа "М" VI серии, еще две такие лодки находились на Черном море. Это были маленькие корабли, с почти цельносварным корпусом, вооруженные всего двумя торпедами и одним 45-мм полуавтоматом. Очень скоро стало ясно, что боевые действия "малюток", развивающих под водой всего лишь 6 узлов, недостаточно быстро погружающихся и с трудом удерживающихся под подои после выстрела, будут затруднены. Поэтому в 1934 году в конструкцию были внесены соответствующие изменения, и флот получил еще 20 лодок типа "М" серии VI-бис. В 1935 году научно-исследовательский институт и ЦКБ разработали новый проект малой лодки XII серии.

Это были однокорпусные лодки с полностью электросварным прочным корпусом. Дизель мощностью 800 л. с. сообщал кораблю надводную скорость 14 узлов, а гребной электродвигатель и аккумуляторная батарея с вдвое большим запасом энергии, чем на лодках VI серии, позволяли развивать под водой скорость до 8,4 узла. До начала боевых действий лодок XII серии было построено 28.

Наконец в 1939 году были спроектированы "малютки" следующей, XV серии. Хотя их водоизмещение увеличилось до 280 тонн, их тоже можно было перевозить на железнодорожных транспортерах со снятием бортовых частей наружного корпуса. На этих лодках устанавливалось 4 носовых торпедных аппарата, они были двухвальными, а главный водяной балласт размещался у них в наружном корпусе в бортовых цистернах в виде булей, как у лодок типа "Щ". Такие лодки не были готовы к началу войны. Две лодки XV серии были сданы флоту уже в ходе боевых действий.

За время Великой Отечественной войны орденом Красного

Знамени были награждены две "малютки"-"М-111" и "М-117", четыре лодки типа "М" стали гвардейскими - "М-171", "М-174", "М-35" и "М-62", а одна - "М-172"- была одновременно и Краснознаменной и гвардейской. На "малютках" воевали Герои Советского Союза В. Стариков, А. Кесаев, М. Грешилов, Я. Иосселиани, М. Хомяков, И.Фисанович.

* * *

Смерть начинается с буквы "С"... Подводную лодку "С-101" на Северном флоте в шутку называли "бомбоулавливателем": ее боевая биография складывалась как-то так, что ее бомбили и корабли противника, и корабли и самолеты союзников, и свои катера-охотники. По подсчетам подводников, на "С-101" в общей сложности было сброшено около 1200 бомб, но, к счастью для этой "невезучей" лодки, она оказалась на редкость живучей. И не только живучей, но и весьма результативной. 28 августа 1943 года "С-101" уничтожила новейшую немецкую подводную лодку "U-639". Пройдя всю войну, она в мае 1945 года была награждена орденом Красного Знамени.

И подвиги "С-101" не были единичны: лодки типа "С" IX серии прекрасно показали себя в Великой Отечественной войне.

Они создавались во втором периоде довоенного строительства советских подводных лодок, когда стало возможным строить более совершенные подводные корабли на основе опыта постройки лодок первых серий. Интересна история создания этих лодок. В июле 1933 года группа советских инженеров получила возможность принять участие в испытаниях подводной лодки "Е-1", построенной в Испании по проекту немецкой фирмы "Дешимаг". Тогда же с этой фирмой был заключен договор на разработку проекта средней лодки по советскому заданию. Однако из-за большого количества отклонений от задания чертежи были возвращены фирме, и в Бремен направляется группа советских инженеров во главе с В. Перегудовым для участия в разработке нового проекта.

К этому времени были достигнуты определенные успехи в научно-исследовательских разработках по улучшению ходкости подводных лодок, их гребных винтов, маневренных качеств и живучести. Все эти усовершенствования были использованы на средних лодках типа "С" IX серии. Будучи дальнейшим развитием подводных лодок типа "Щ", лодки типа "С" значительно превосходили их по вооружению, скорости надводного хода, дальности плавания, глубине погружения и живучести. На них были установлены два дизеля по 2000 л. с. каждый, сообщавшие им скорость надводного хода 20 узлов - на 6 узлов больше, чем у "щук". Лодки IX серии могли стрелять усовершенствованными

торпедами с большим зарядом и с увеличенной дальностью. На них были установлены модернизированные 100-мм орудия и усовершенствованные приборы наблюдения, связи и навигации.

Головная лодка была заложена на одном из советских заводов в декабре 1934 года, в марте 1936 года она вошла в состав Балтийского флота, и к началу Великой Отечественной войны флот получил от промышленности 17 лодок IX и IX-бис серий. Эти лодки показали себя отличными бойцами еще до начала войны с Германией: в числе трех первых советских лодок, удостоенных награждения орденом Красного Знамени за успехи в боях с белофиннами, была и лодка IX серии - "С-1". Лодке IX серии довелось открыть и боевой счет балтийских подводников в Великой Отечественной войне. 19 июля 1941 года "С-11" пустила на дно фашистский транспорт, нагруженный войсками.

Большое количество вражеских транспортов в Великой Отечественной войне уничтожила "С-56", которой командовал Г. Щедрин.

На лодках типа "С", как уже упоминалось, было применено много новинок еще до войны. В годы войны эта традиция сохранилась: первым советским боевым кораблем, на котором было произведено в августе 1941 года размагничивание корпуса для защиты от магнитных неконтактных мин, была лодка типа "С". Первыми лодками, которые в 1944 году были вооружены новыми электрическими торпедами, не оставляющими за собой следа, тоже стали лодки типа "С" - "С-15", "С-51", "С-101" и "С-103".

Командиры лодок типа "С" стремились максимально использовать боевые возможности своих кораблей и их вооружения. 14 января 1942 года "С-102" впервые в истории советского флота одним залпом уничтожила два транспорта противника. А 20 июня 1944 года "С-104" под командованием В. Тураева одним залпом пустила на дно три вражеских судна!

Такое сочетание высоких технических качеств лодок типа "С" и отличной выучки личного состава привело к тому, что лодки IX серии оказались одними из самых эффективных советских боевых кораблей. За годы войны пять лодок этого типа стали Краснознаменными - "С-13", "С-31", "С-51", "С-101", "С-104", гвардейской стала "С-33", а одна - "С-56" - одновременно и Краснознаменной и гвардейской. По числу полученных званий и наград лодки типа "С" уступают лишь "щукам". Но если учесть, что "щук" было построено раз в пять больше, чем лодок "С", то нетрудно убедиться: у "эсок" одна награда приходится на каждые две лодки, а у "щук" - на каждые пять. Таким образом, лодки типа "С" следует признать самым эффективным кораблем советского флота в годы Великой Отечественной войны.

На этих лодках воевали Герои Советского Союза А. Трипольский, И. Кучеренко, Г. Шедрин, Г. Алексеев.

* * *

"Разве не является образцом изумительной отваги артиллерийский бой подводной лодки под командованием т. Гаджиева с кораблями охранения? Потопив транспорт, подводная лодка всплыла в надводное положение и вступила в артиллерийский бой со сторожевыми кораблями и двумя катерами-охотниками. Произошел невиданный поединок, окончившийся поражением вражеских кораблей. Это первый случай в истории, когда подводная лодка, потопив транспорт, охраняемый конвоем, уничтожила и сам конвой" - так 10 июля 1942 года газета "Правда" писала о действиях подводной лодки "К-3" - представительнице знаменитых крейсерских лодок типа "К" XIV серии, которые благодаря мощному артиллерийскому вооружению не раз вступали в бой с фашистскими кораблями в надводном положении.

К проектированию этих лодок конструкторы приступили в 1934 году, когда уже был накоплен опыт постройки и эксплуатации лодок типов "Д", "Л" и "Ш". Новые лодки предназначались для крейсерских операций в открытом океане на коммуникациях вероятных противников на больших удалениях от баз, где другие наши лодки действовать не могли. В апреле 1935 года задание и эскизный проект были утверждены Советом Труда и Обороны, и конструкторы, возглавляемые М. Рудницким, приступили к разработке технического проекта крейсерско-эскадренной лодки. Это был один из лучших в мире крупных подводных кораблей. При подводном водоизмещении 2200 тонн он был вооружен 10 торпедными аппаратами, двумя 100-мм и двумя 45-мм орудиями. В кормовых трубах размещалось 20 мин. Кроме того, проект допускал в случае необходимости установку на лодке самолета со складывающимися крыльями. Два дизеля мощностью по 4200 л. с. каждый и два гребных электродвигателя по 1200 л. с. сообщали кораблю надводную скорость до 22 узлов, а подводную - до 10 узлов.

К началу войны в строй флота вступило шесть лодок типа "К". Из них две-"К-1" и "К-2" - находились на Севере и четыре - "К-3", "К-21", "К-22" и "К-23" - на Балтике. Эти четыре лодки после начала войны до осени 1941 года были перебазированы на Север по Беломорско-Балтийскому каналу. Поэтому боевая деятельность "катюш" - так называли советские моряки лодки типа "К" - тесно связана с операциями именно Северного флота. В течение войны "катюши" вводились в строй на Балтике, где к 1945 году бригада подводных лодок насчитывала четыре лодки типа

"К" - "К-51", "К-52", "К-53" и "К-56". Во время войны лодки типа "К", как и все другие типы подводных кораблей, непрерывно совершенствовались: неуклонно снижалась шумность подводного хода, механизмы, приборы, светильники и другое оборудование устанавливалось на антишумовых и защитных амортизаторах. На некоторых лодках появились гидролокаторы, усовершенствованные приборы торпедной стрельбы, перископные антенны для радиосвязи в подводном положении и т. д.

На Северном флоте боевые действия против фашистских захватчиков первой из лодок типа "К" начала "К-2". В сентябре 1941 года она в надводном положении нагнала вражеский транспорт и уничтожила его огнем 100-мм орудий. За годы войны "катюши" потопили 27 боевых кораблей и транспортов противника, две из них, "К-21" и "К-52", были награждены орденом Красного Знамени, а одна "К-22" - стала гвардейской. На лодках типа "К" воевали Герои Советского Союза М. Гаджиев, Н. Лунин, И. Травкин.

* * *

Великая Отечественная война дала убедительное подтверждение боевой ценности подводного флота. Советские подводники уничтожили около 650 тысяч тонн вражеского торгового тоннажа и десятки боевых кораблей различных классов. Наши подводные корабли получили больше наград и почетных званий, чем все остальные корабли флота, вместе взятые. Так, одновременно ордена Красного Знамени и гвардейского звания были удостоены североморские лодки "Д-3", "С-56", "Щ-402" и "М-172". Гвардейского звания было удостоено пять "щук", четыре "малютки", одна "катюша", один "ленинец" и одна лодка типа "С". Орденом Красного Знамени было награждено десять "щук", пять лодок типа "С", две "малютки", две "катюши" и два "ленинца".

Высокого звания Героя Советского Союза удостоились 25 советских подводников, среди которых мы находим имена И. Колышкина, Н. Лунина, В. Старикова, И. Фисановича, М. Гаджиева, Г. Щедрина, И. Травкина и других.

Г. СМИРНОВ

П. Грищенко. У нас войной проверены рули...

Петр Денисович Грищенко - капитан первого ранга. Командовал на Балтике гвардейской подводной лодкой "Л-3", потопившей 28 гитлеровских кораблей и транспортов. После войны занимался научной работой. Кандидат военно-морских наук. Автор нескольких книг о боевых походах балтийских подводников.

Нападение фашистской Германии было для нас настолько неожиданным, что, когда в четыре часа утра над нами появились

самолеты со свастикой, мы подумали: это продолжается учение.

Накануне, в субботу вечером, все обратили внимание на то, что громкоговорители на территории военно-морской базы часто повторяли: "Граждане, проживающие в городке! Учение по местной противовоздушной обороне Либавы продолжается, следите за светомаскировкой". Однако в 23 часа 37 минут 21 июня по Балтийскому флоту была объявлена оперативная готовность No 1. В два часа личный состав из береговых казарменных помещений перешел на подводные лодки.

Первый час мы стояли с замполитом Бакановым на мостике, курили, гадали, что будет дальше. То же происходило на соседних подводных лодках: все с нетерпением ждали сигнала "отбой", но его не было. Спустившись в центральный пост, я решил не терять зря времени, провести учение по живучести и непотопляемости корабля. Обычно фоном для такого учения дается условное столкновение с другим кораблем или пробоина в результате бомбометания. Это не случайно. Несмотря на то что международной конвенцией еще в прошлом веке разработаны и утверждены "Правила для предупреждения столкновения судов в море", ежегодно из-за нарушения этих правил погибают сотни судов.

Конструкция и форма подводной лодки таковы, что она, выдерживая огромное давление окружающей ее воды, легко может быть повреждена при ударе о твердый предмет. Более того, внутренние конструктивные особенности почти исключают возможность выхода из нее людей в случае затопления отсеков. Поэтому мы не упускали возможности проводить подобные тренировки.

Вот и теперь инженер-механик Крастелев уже отрабатывал вторую "вводную" "пожар в третьей аккумуляторной яме".

Пожар - это вторая опасность для любого корабля или судна. Особенно опасен он на подводной лодке с ее тесными помещениями, ограниченным запасом воздуха и аккумуляторными батареями. При попадании в них морской воды выделяется такое количество хлора, что никакие противогазы не в состоянии спасти от него человека. А дым может оказаться гибельным для всего экипажа.

В 3 часа 30 минут, в самый разгар наших учений, получив радиограмму с адресом: "По флоту", я быстро прочел вслух: "...последнее время многие командиры занимаются тем, что строят догадки о возможности войны с Германией и даже пытаются назвать дату ее начала... Вместо того чтобы... Приказываю прекратить подобные разговоры и каждый день, каждый час использовать для усиления боевой и политической

подготовки... Ком-флот Трибуц".

Все облегченно вздохнули. Но уже через мунуту-две штурман Петров доложил с мостика:

- В гавани над подводными лодками на высоте пятьсот - шестьсот метров пролетели три самолета-бомбардировщика с черными крестами и фашистской свастикой.

Даю команду - "воздушная тревога". Готовим к бою зенитное орудие.

Но никто из командиров подводных лодок, памятуя указание комфлота - "огонь не открывать", не решается взять на себя смелость и нарушить его. Между тем самолеты третий раз пролетают над нами. Где-то в стороне не то взрывы бомб, не то стрельба из орудий.

Все телефоны на пирсах заняты. Звоним во все инстанции, но ответ один: ждите указаний. И мы ждали.

Только в шесть часов утра до нас дошла весть: "Германия начала нападение на наши базы и порты. Силой оружия отражать всякую попытку нападения противника..."

Мне показалось тогда несколько странным: почему в столь ответственной телеграмме - по сути, об объявлении войны - такое осторожничанье: "отражать попытки нападения"? Враг бомбит наши базы и порты, а командование все еще не уверено, что это и есть настоящая война. Но, видимо, это было не в компетенции и командующего флотом... Все ждали указаний...

Вскоре из штаба подводных лодок прибыл командир дивизиона Анатолий Кузьмич Аверочкин. Вручив мне пакет с грифом особой важности, он минуту или две постоял, помолчал, пока я читал, затем спросил:

- Задача ясна?

- Так точно, товарищ капитан третьего ранга, но...

- Что - но? - строго прервал он меня.

- Ничего,- ответил я недоумевая.

Обидно было читать такой приказ: командиру "Л-3" предписывалось выйти в море и не далее как в пятнадцати милях от Либавы занять место в ближнем базовом дозоре. Это означало погрузиться под воду и ждать, когда появятся корабли противника, чтобы донести о них командиру Либавской военно-морской базы. Только после донесения разрешалось атаковать врага торпедами. Вместо того чтобы подводному минному заградителю идти к фашистским берегам и там на выходах из баз ставить мины, нам поручают роль обычных "малюток". Комдив развел руками, улыбнулся:

- Беда, когда командир с академическим образованием, ему все кажется, что не так делается, как его учили. А потом,

посмотрев мне в глаза, дружелюбно сказал:

- Пойдемте в каюту.

Спустившись с мостика вниз, Аверочкин закрыл за мной дверь, присел на разножку и, глядя на меня, спросил:

- Обиделись и сразу в бутылку, так? Ну что вы, командир, не расстраивайтесь...

- Мой корабль - минный заградитель, а не...

- Знаю, что не "малютка", сам командовал "Л-3", но мы люди военные, прикажут вилкой щи хлебать - и будем хлебать. Надеюсь только, что в дозоре вы долго стоять не будете. Не таков наш комбриг, чтобы с этим смириться!

- Как бы вопрос ни решился, прошу доложить капитану первого ранга Египко, что мины мы уже приняли, и они готовы к постановке,- отрапортовал я, все еще не смиряясь с ситуацией.

Комдив, тяжко вздохнув, спросил:

- Когда минзаг будет готов к выполнению задачи?

- Прошу дать оповещение по флоту о выходе "Л-3" в ближний базовый дозор в восемнадцать часов.

На верхней палубе Аверочкин задержался у трапа, как бы не решаясь сойти на берег. Затем, пожав мне руку, сердечно произнес:

- Счастливого плавания вам, желаю удачи и благополучного возвращения в базу.

Сойдя на стенку, он повернулся к кораблю, постоял, подумал о чем-то, сказал:

- Да, чуть было не забыл: с вами пойдет в море дивизионный инженер-механик.

- Есть, товарищ комдив! Он уже давно на корабле и проверяет готовность электромеханической боевой части.

Увидев на мостике стоявшего рядом с замполитом курсанта Николая Синицына, Аверочкин как бы с сожалением добавил:

- А курсантов надо списать на берег, они будут отправлены в Ленинград.

- Есть списать на берег.

Жаль было расставаться с этими прекрасными людьми, но ничего не поделаешь. Аверочкин молча повернулся и направился обратно в штаб.

Не пришлось нам больше увидеться с Анатолием Кузьмичом, которого любили не только офицеры, бывшие его ученики, но и матросы - к ним он относился с редким дружелюбием и душевностью. В сентябре мы узнали, что Аверочкин погиб при переходе из Таллина в Кронштадт на подводной лодке "С-5".

"Л-3" была почти готова к выходу в море. Торпеды, мины и артиллерийские снаряды - все было в полном комплекте. На

месяц хватало топлива, продуктов питания и неприкосновенного запаса.

В 18 часов 22 июня мы вышли в аванпорт для полного погружения, или, как принято говорить, дифферентовки. Три "малыша" - "М-79", "М-81" и "М-83" - к нашему приходу уже отдифферентовались и в кильватерной колонне ушли из гавани в море на свои позиции.

Вскоре ушли и мы. Задача была проста - находиться на подступах к Либаве и ждать вражеских кораблей. Если появятся - сообщить командиру базы и только после этого атаковать.

Идти на позицию было недалеко - всего полтора часа. Катера, охранявшие нас, дав полный ход, повернули обратно в порт, а мы нырнули под воду.

...Шли третьи сутки войны, а мы не имели точных сведений о том, что делается в стране, на фронтах и даже в Либаве, которая была видна нам в перископ. Когда всплывали для зарядки аккумуляторной батареи, то с мостика отчетливо было видно, что порт и город в огне. Горели топливные склады, завод "Тосмари", штаб военно-морской базы и казармы.

Либава сражалась. Именно здесь, как и в Бресте, немцы встретились с упорным сопротивлением. Ничего подобного ранее фашисты не испытывали.

Отважно и стойко дрались с фашистами балтийские моряки. В рукопашных схватках, штыком, ножом, гранатой и прикладом они наводили ужас на врага. У стен Либавы немцы впервые назвали наших моряков "черными дьяволами" и "полосатой смертью".

Десять дней шли ожесточенные бои на подступах к городу, на его улицах. Они продолжались и после того, как в Либаву ворвались гитлеровцы. Одна из подводных лодок - "М-83", не получив своевременного предупреждения, зашла в Либаву; авиабомбой она была повреждена и выйти обратно в море уже не смогла. Расстреляв по врагу весь артбоезапас, 27 июня она была взорвана экипажем на глазах у противника. Командир "М-83" старший лейтенант Павел Шалаев и оставшиеся в живых члены экипажа перешли на берег, где продолжали сражаться вместе с сухопутными частями. Те, кто видел киноэпопею "Великая Отечественная", наверняка запомнили кадры о Либаве - "тихом городке под липами": пустынный берег Балтийского моря, медленно набегающие на песок волны омывают останки павших воинов. Эти кадры никого не могут оставить равнодушным. Своей героической борьбой защитники Либавы не только остановили и изрядно потрепали немецкие войска, штурмовавшие город, но и отвлекли на себя значительные силы других частей групп армий

"Север", наступавших на Ленинград.

Ранним утром 26 июня от капитана 1 ранга Египко пришло приказание: "Идти к вражескому порту Мемель и выставить там минное заграждение".

- Вспомнили наконец о нас,- сказал с удовлетворением Баканов.

Стало ясно - кончилось наше временное подчинение командиру Либавской базы (мы не знали, что в это время он был уже в Таллине), и "Л-3" начинает нормальные боевые действия.

Чтобы произвести расчеты, я зашел в штурманский пост, и мы вместе со штурманом Петровым начали детально готовиться к выполнению задания.

Как нарочно, наверху в этот день установилась отличная погода. Небо чистое. На море штиль. В такую погоду нужна исключительная осторожность. Перископ, поднятый даже на несколько секунд, оставляет на поверхности пенистый след, который виден далеко с берега или с катера-охотника. Легко может обнаружить подводную лодку в такую погоду и самолет.

Даю команду вахтенному командиру ложиться на курс. Доволен и счастлив безмерно. Нам поручено закупорить минами выход из фашистского порта.

Постановка мин подводными лодками вблизи портов и в узлах морских коммуникаций вблизи побережья, то есть на небольших глубинах и в непосредственной близости от противника, требует от командиров подводных лодок большого мастерства и хладнокровия. Уже только за эти действия они заслуживают самой высокой оценки. На учениях и флотских маневрах наши подводные минные заградители типа "Ленинец" неоднократно выполняли такие задачи. Но идея комбрига Египко - идти еще дальше - в логово врага и закупорить его - меня поразила. Задача нелегкая и исключительно важная. И это доверено нам, "фрунзенцам", без всяких скидок на вторую молодость корабля.

Мы шли медленно, с каждым часом приближаясь к цели всего на две мили. Это самый экономичный ход "Л-3". В перископ, кроме зеркальной поверхности моря да надоедливых чаек, ничего не было видно. Но вот наконец и поворот на курс 90 градусов. На вахту заступил Коновалов. Он настойчиво ищет корабли или самолеты противника. Каждые пять-шесть минут запрашивает акустика:

- Что слышно на горизонте?

- Горизонт чист! - следует ответ.

Подходим ближе к цели. Даю команду: боевая тревога! Люди занимают свои места. Держим курс прямо в порт. Новая команда -

уменьшить ход. Теперь он самый минимальный.

До места постановки мин восемнадцать миль, но уже слышны резкие щелчки: это катера-охотники время от времени сбрасывают глубинные бомбы. Первые разрывы настораживают всех. Хорошо, думаю про себя, что бомбы не рвутся сразу у борта; глядишь, пока подойдем к порту, несколько привыкнем. Акустик уже слышит шум винтов резво бегающих "охотников", а вскоре докладывает и о крупном транспорте. Он идет из порта. Оставшееся расстояние в десять миль мы идем по створам едва заметных в перископ маячных знаков.

Разрывы глубинных бомб теперь сильны и настолько близки, что трудно определить, где они гремят - внизу, вверху, справа, слева... В последний раз решаю поднять перископ, чтобы окончательно проверить свои расчеты. За несколько секунд успеваю взять два пеленга - один на лютеранскую церковь, второй - на заводскую трубу. Транспорт уже вышел из порта и, не доходя до буя, повернул влево и пошел вдоль берега в южном направлении.

Ложимся на боевой курс. Все на своих местах, каждый готов выполнить свой долг.

Старшина Овчаров докладывает на командный пункт, что кормовой отсек готов к минным постановкам. Не успеваю дать команду - "начать постановку", как раздается сильный взрыв. За ним второй, третий, четвертый... Многие падают на палубу, но тут же быстро встают на свои места. Гаснет освещение. Часть электроламп разбита. На этот раз бомбы упали рядом с "Л-3". Но корпус подводной лодки, сделанный из высших сортов стали, был очень прочным.

Из всех отсеков идут доклады - никаких повреждений корпуса и механизмов нет.

Можно приступить к минной постановке. Поскольку мы пришли к заключению, что плавать в подводном положении следует с отрицательной плавучестью, то "Л-3" больше тонет, чем всплывает. Иногда она опускается ниже заданной глубины, задевая килем грунт. Глубина моря у порта всего восемнадцать метров. Боцман Настюхин волнуется, ему с трудом удается удержать глубину двенадцать метров.

- Пусть лучше старушка тонет, чем покажет свою рубку катерам,- успокаиваю я Настюхина и тут же даю команду - начать постановку мин.

Ритмично защелкали счетчики. После каждой вышедшей за корму мины слышу по переговорной трубе голос Овчарова:

- Вышла первая... вторая... третья...

Акустик докладывает:

- Катера полным ходом идут на подводную лодку, пеленг меняется на нос!

- Прекрасно, Дима,- отвечаю громко, чтобы слышали все.

Напряжение растет. Прямо по носу "Л-3" раздаются четыре сильных взрыва, вслед за ними еще четыре, и наступает тишина. Снова доклад акустика:

- Катера удаляются.

- Вышла двадцатая,- слышу голос из кормового отсека.

Отовсюду идут сообщения в центральный пост об устранении последствий бомбежки. Собраны осколки электроламп и плафонов. Большинство уцелевших ламп горит очень ярко - спутаны нити накала. Теперь мы убедились, насколько прав был Крастелев, начавший еще задолго до войны и без каких-либо указаний самостоятельную и самодельную амортизацию наиболее важных приборов и некоторых светильников. Порой мне тоже не нравились висящие на резиновых жгутах и нелепо качающиеся коробки приборов и корпуса плафонов. Зато они уцелели при бомбежке! Вот когда я оценил усилия нашего непоседливого инженера. Жаль, что он не успел закончить работу до выхода в море.

Смотрю сейчас в центральном посту на Крастелева, уставшего, но собранного до предела, четко командующего людьми, думаю: "Чудесный ты человек, Михаил Андронникович. Каким был на берегу, до войны, таким же - спокойным, чуточку ворчливым - остался и в бою".

- Идите отдыхать,- говорю Крастелеву,- вы уже больше суток на ногах.

- По-моему, больше всех на ногах вы,- отвечает он мне.- Могли бы доверить корабль своему помощнику хотя бы на одну вахту.

- Отойдем подальше от вражеской базы и катеров - воспользуюсь вашим советом,- пытаюсь шутить,- а пока пусть Владимир Константинович приводит корабль в порядок...

Пользуясь тишиной и тем, что "Л-3" на курсе отхода, Баканов пошел по отсекам поговорить с людьми. Такова обязанность замполита.

Привести в порядок технику корабля оказалось делом нетрудным. Но нервное напряжение не отпускало. Я понимал, что людям нужны отдых, сон, тишина. Но как это сделать?

До сих пор мне трудно объяснить, почему я тогда пошел на риск, дав отдых двум боевым сменам в условиях незакончившейся операции. Вероятно, решение оставить одну смену на вахте было продиктовано крайней усталостью всего экипажа.

Глубина погружения-15 метров, скорость - те же два узла,

курс 270 градусов. Вахтенный командир Дубинский через каждые пять минут поднимает перископ для осмотра поверхности моря. Время ночное, но наверху светло. Мы под водой двадцать часов. Дышать очень тяжело. Нужно всплыть, провентилировать отсеки и, главное, зарядить батарею.

В полученной ранее радиограмме комбриг Египко сообщил, что в районе вражеского порта находится подводная лодка "С-4", которая на время нашей минной постановки выйдет на меридиан двадцать градусов.

Не пересекая этого меридиана, всплываем - только под боевую рубку. Вечерний бриз волнует поверхность моря, сплошная облачность создает подобие каких-то сумерек. Вокруг ни единого корабля. Решаю всплыть полностью.

Но тишина оказалась обманчивой. Когда "Л-3" всплыла и дала ход дизелями, она тут же была обнаружена подводной лодкой "С-4". Ее командир, Дмитрий Сергеевич Абросимов, позже доносил в штаб: "28 июня в 23 часа 30 минут обнаружил подводную лодку, вышел в атаку, а через двенадцать минут опознал в ней нашу "Л-3". Чтобы убедиться в этом, подозвал к перископу замполита и помощника. Они подтвердили, что это "Л-3". От атаки отказался".

Так мы едва не стали жертвой своей же подводной лодки. Конечно, всплыть, когда еще не наступила темнота, было нельзя. После этого случая я никогда больше не нарушал казавшихся мне иногда "слишком жесткими" правил, инструкций и наставлений.

Ведь они выработаны практикой, долголетним опытом, а порой и ценой человеческой жизни...

Закончив зарядку, вентилирование и не подозревая, что нас собирались атаковать, мы снова ушли на глубину.

Акустик и радист исправно несут вахты. Находясь уже под водой, Василий Титков принял сводку Совинформбюро: "Оставлен порт Либава". Радость нашего успеха была омрачена этим тяжелым известием.

Это была большая для нас потеря и потому, что мы остались без мин. Теперь за ними надо идти в Кронштадт, туда да обратно- 1500 миль!

Вскоре на подлодке наступила та особенная тишина, когда ухо подводника улавливает лишь новые звуки, возникающие на фоне привычного "пения" электромоторов или сухого потрескивания приводных указателей. Команда отдыхала, снималось напряжение. Невольно росла уверенность в благополучном окончании боевого похода.

В центральном посту бодрствовал инженер-механик дивизиона М. Ф. Вайнштейн, которому поручено было обеспечить

исправное несение ходовой вахты у механизмов и систем. За работу электродвигателей отвечал электрик Афанасий Бурдюк и его командир отделения Дмитрий Анисимов. Там же, в кормовом отсеке, нес вахту командир отсека мичман Николай Шевяков - первый помощник Крастелева. На управлении горизонтальными рулями стоял опытный рулевой, заместитель боцмана Федор Волынкин, на станции погружения и всплытия - Михаил Вальцев. Словом, лодку вели опытные, надежные люди. "Л-3" шла заданным курсом на север. Глубина погружения держалась неизменной, несмотря на самый малый ход. Отлично удифференцированный подводный корабль управлялся легко, свободно и почти без перекладки горизонтальных рулей.

Беда пришла сразу, ошеломляюще. Сперва рулевой Волынкин усомнился, почему подводная лодка движется как по нитке, не меняя глубины погружения, в то время как он перекладывает рули то на погружение, то на всплытие.

Не поверив таким чудесам, Вайнштейн сам стал перекладывать рули. Эффект оказался тот же.

Невероятный случай - подводная лодка не слушается рулей!

- Надо доложить командиру,- обратился Вайнштейн к вахтенному командиру Коновалову.

В это время "Л-3" получила небольшой дифферент на нос и стремительно пошла на погружение.

Едва я успел вбежать в центральный пост, как тяжелая стальная дверь на переборке захлопнулась за мной с оглушительным звоном.

- Стоп, электромоторы, полный назад, продуть носовую группу цистерн главного балласта! - Едва удерживаюсь в равновесии, смотрю на глубиномер: глубина 70 метров, дифферент- 15 градусов, лодка продолжает погружаться, оба винта работают на задний ход.

- Кормовые рули на полный угол погружения,- командую Волынкину.

- Рули не работают,- докладывает побелевший Коновалов.

- Продуть главный балласт,- приказываю Вальцеву, который уже давно ждал этой команды и держал в руках оба нужных ему рычага.

Рывок рук Вальцева на себя - и воздух высокого давления в двести атмосфер со свистом полетел по тонким медным трубкам в цистерны главного балласта. Подлодка стала выравниваться на ровный киль; наконец погружение остановлено глубина 87 метров. Дальше погружаться нельзя, но и всплывать на поверхность опасно - нас может обнаружить разведывательная авиация. Но "Фрун-зенец" уже понесся кверху. Почти триста тонн

водяного балласта выжато из цистерн, нас может выбросить на поверхность моря как пробку.

- Заполнить балласт,- командую Крастелеву.

- Открываю клапана вентиляции междубортных цистерн,- следует ответ, и инженер-механик поворачивает рычаги пневматики.

По инерции "Л-3" еще всплывает, хотя уже принят водяной балласт и закрыты клапаны вентиляции; дойдя до глубины семнадцати метров, лодка как бы вздрагивает, на несколько секунд задерживается и затем с нарастающим дифферентом на нос снова идет на погружение. Весь экипаж, не понимая, что творится, стоит уже на боевых постах, не дождавшись сигнала ревуна.

Руки Вальцева снова легли на рычаги пневматики. С трудом задерживаем лодку - на этот раз на глубине 90 метров, затем все повторяется: всплытие до перископной глубины и очередной, третий нырок. Таких случаев в моей практике не встречалось, надо было принимать экстренное решение.

- Дать глубину,- приказываю штурману, имея в виду показания эхолота.

Он показывал 220 метров. Ложиться на грунт на такой глубине нашей "старушке" было нельзя: давление на корпус в 22 атмосферы могло повредить ее. Одно мне было ясно - управление минзагом под водой невозможно, опасность погружения на недопустимую глубину велика.

- Что слышит, акустик? - запрашиваю второй отсек.

- Горизонт чист, на море штиль,- отвечает Жеведь.

- По местам стоять, к всплытию!

Пришлось всплыть и в надводном положении подойти ближе к берегу, уже занятому противником, и там залечь. Подтвердились наши худшие предположения: от близких разрывов бомб лопнул стяжной болт шарнира привода, приводящего в действие кормовые горизонтальные рули. Какое-то время рули оставались "на нуле", а затем, когда лопнувший болт вывалился из шарнира, они встали на полный угол погружения.

Гибель подводной лодки была предотвращена только благодаря самоотверженности экипажа. Читая многие годы спустя сообщение о гибели американской атомной подводной лодки "Трешер" в Атлантическом океане, где глубина была 2500 м, я с невероятной ясностью ощутил, как близки мы были тогда, в 1941 году, к такой же катастрофе. Правда, в мирное апрельское утро 1963 года никто не бросал на "Трешер" бомб, рули его работали исправно, но неожиданно лодка вышла из повиновения и стремительно ушла на глубину, где и была раздавлена...

Что произойдет с нами? "Л-3" лежала на дне Балтики. Изредка над нами проходили корабли, и даже какая-то подводная лодка самым малым ходом "протилипала", как сказал Жеведь, в южном направлении.

Я пригласил к себе в каюту инженера-механика Крастелева, и вместе с ним мы обсудили создавшуюся ситуацию. Ведь в это время года на Балтике почти отсутствует ночь, бывают только сумерки, и то длятся они два-три часа.

- Придется работать в кормовой цистерне. Если появятся катера-охотники и обнаружат нас, не исключена возможность, что подводная лодка уйдет под воду с людьми в цистерне.

- Есть, задание будет выполнено. О нас не беспокойтесь,- коротко ответил инженер и ушел готовиться к предстоящим работам.

Нужно было отобрать желающих идти на такой риск. Их оказалось ровно столько, сколько людей на корабле. Даже доктор - и тот просился взять его на подмогу: а вдруг какая-либо травма?

Надо было заранее сделать болт такой же величины, как лопнувший. Размеры его оказались в одной из записных -книжек Михаила Андронниковича. Еще раз подтвердилось, что Крастелев знает подводную лодку буквально "до последнего болта".

В полночь мы всплыли. Через пятнадцать минут старшина мотористов Александр Мочалин и старший матрос трюмный Юрий Обрывченко вместе с Крастелевым были уже в цистерне. Все стояли по боевой тревоге. Обе пушки и пулеметы были приготовлены к немедленному открытию огня.

Ветер усиливался, развело волну, крен достигал 10-12 градусов. Приходилось с помощью электродвигателей разворачивать лодку против ветра, чтобы волной не заливало открытый люк цистерны, в которой и без того было много воды из-за пропуска кингстона. Но выхода не было - и через два часа повреждение было исправлено.

Казалось, все обошлось хорошо, но в этот момент произошла новая неприятность. Верно говорят: "Беда беду с собой приводит. Она - устав судьбы людской..." Даже пустяк в напряженных условиях может обернуться, как случилось у нас, несчастьем. В цистерне работали ломом, а когда он был не нужен, его подавали на палубу матросу. Набежавшей волной матроса сбило с ног, и, опасаясь быть смытым за борт, он ухватился за кнехт, выронив этот лом, который упал в надстройку и угодил в трехплечный рычаг злополучных рулей. Надо же случиться такому стечению обстоятельств! Рули оказались заклиненными. Достать лом было нелегко. Ни один из матросов не смог туда пролезть - настолько узкое пространство. Самыми худенькими были Коновалов и

Баканов. Острослов Вальцев как-то сказал: "Каждый из них может за карандаш спрятаться".

Опередив Баканова, Коновалов спустился вниз, в надстройку, быстро просунул руку и голову в отверстие у трехплечного рычага, схватил лом, но обратно вылезти не мог. Когда его тащили за ноги, он кричал от боли. Так продолжалось несколько минут, а время шло, близился рассвет, нужно было во что бы то ни стало начинать погружение, а значит, вытаскивать Коновалова...

Весь окровавленный, с ободранной кожей, он с превеликим трудом был извлечен вместе с ломом из этой западни.

В три часа "Л-3" ушла под воду с исправленными рулями, а в восемь помощник уже заступил на ходовую вахту.

Возвращаясь на свою старую позицию у Либавы, мы получили приказание: "Идти в Ригу". В районе Ирбенского пролива нас направили в Таллин. Обстановка на суше менялась быстро: к счастью, наши радисты и радиоаппаратура работали безотказно, и мы вовремя меняли курс, но, пока добрались до Таллина, не раз и не два оказывались в критических ситуациях. Читатель еще узнает об этом.

Не вернулась с моря "С-10". С первого дня войны подводная лодка под командованием капитана 3 ранга Б. К. Бакунина находилась в Данцигской бухте, на подходах к фашистской военно-морской базе Пиллау.

В ночь на 28 июня командир донес, что "С-10" имеет тяжелые повреждения прочного корпуса, лодка не может погружаться, ее преследуют катера противника, к рассвету он предполагает быть в районе Либавы. Однако вскоре после этого был получен условный сигнал без позывных корабля: "Терплю бедствие, нуждаюсь в немедленной помощи". По характеру работы рации, или, как радисты говорят, по почерку, было признано, что сигнал исходит от "С-10".

По времени и месту эта трагедия произошла где-то на нашем курсе, за кормой "Л-3". К сожалению, мы были заняты своей аварийной ситуацией и не получали радиосигналов с "С-10", не имели гидроакустического контакта с ней. Вероятнее всего, лодка стала жертвой вражеской мины.

* * *

В Таллин мы пришли 9 июля. Но как изменились порт и город... Обстановка была крайне напряженной.

Почти весь Балтийский флот собрался на рейде и в гаванях. Корабли были готовы к переходу в Кронштадт. "Л-3" ошвартовалась в минной гавани у причала рядом с плавучей базой торпедных катеров "Амур". Первый боевой поход

подводного минного заградителя закончен.

* * *

Вряд ли кто в западне способен размышлять спокойно. А мы - в западне. Да еще под самым носом у гитлеровцев.

Шесть часов утра. Я лежу на койке в своей каюте. Беспокойная полудремота. Напротив меня, на левом борту, в кают-компании, сидит за столом военный корреспондент - писатель Зонин. Ему тоже не спится, черкает что-то в блокноте. Сочувствую ему: легко ли "переварить" сразу столько впечатлений - недавняя наша атака танкера, непостижимый прорыв мощных минных заграждений.

Да еще эта, неожиданно свалившаяся на нас беда. Кто сегодня спит на корабле! Нам снова не повезло: лопнула крышка цилиндра правого дизеля, и мы вынуждены лечь на грунт, чтобы сменить ее на запасную. После бомбежки, которой подверглась наша лодка на выходе из атаки, многие механизмы "полетели". Что делать? Мы бьем фашистов. Они пытаются утопить нас. На войне как на войне.

Я решил провести ремонт у острова Борнхольм и положил подводную лодку на грунт западнее маяка Рене - на меридиане Берлина. Вот куда занесла нас военная судьба...

...Спустя много лет из книги Тура Хейердала "Уязвимое море" я узнал, что где-то в этом районе Балтийского моря в году 33-м или 34-м фашисты сбросили с целью захоронения, как отходы, цементные контейнеры, содержащие более семи тысяч тонн мышьяка. Я и не знал тогда, что мог запросто положить свою лодку на один из таких контейнеров и раздавить его. Теперь они, на исходе XX века, наверное, уже продырявились, а яда, содержащегося в них, было в три раза больше, нежели требуется, чтобы отравить все население земного шара. Такие вот опасности таила (и таит по сей день) янтарная Балтика. А ведь это море своего рода уникальное. Итак, Борнхольм...

К юго-западу от Борнхольма находятся Мекленбургская, Любекская и Кильская бухты. Глубины в них малые, и на подводной лодке здесь не очень-то развернешься, а воевать надо. Иначе - зачем мы здесь?

"Л-3" - в центре района, прилегающего к военно-морским базам и судостроительной промышленности Германии. Немецко-фашистское командование создало здесь полигоны боевой подготовки военно-морского флота, сосредоточило немалые силы противолодочной обороны.

Непрерывное движение судов слышится через корпус подводной лодки и без акустической аппаратуры. Но наше место - в стороне от главных фарватеров, лежим в укромной бухте за

мысом.

Чтобы сменить крышку цилиндра, надо затратить пятнадцать - шестнадцать часов.

После погружения не прошло еще и часа. От пышущих жаром дизелей температура в отсеке поднялась до 40 градусов, а к крышке цилиндра, с которой надо работать, вовсе не притронешься. Люди в отсеке в одних трусах. Времени мало. Ждать нельзя. Все смотрят на командира боевой части Крастелева. Главстаршина мотористов Мочалин дает команду командиру отделения Елюшкину начать работу.

Теснота сковывает движения. От жары в отсеке людей мучит жажда. Да еще все нужно делать очень тихо, не стучать: ведь мы недалеко от берега, и нас могут обнаружить шумопеленгаторные станции.

На мотористов Воробьева, Еременко и Дмитриенко легла самая трудоемкая и ответственная работа - они заменяют 300-килограммовую крышку цилиндра.

Мы с Зониным и Долматовым вошли в отсек, когда Крастелев с Мочалиным обсуждали варианты подъема крышки. Для того чтобы отвернуть анкерные болты, необходимо усилие четырех-пяти человек.

Соблюдая осторожность, без стука переставляя огромный ключ с одного болта на другой, нечеловеческим усилием пять моряков постепенно освобождают крышку. Рассчитана каждая секунда.

Боцман Настюхин с командиром отделения рулевых Волынкиным по всем правилам морской практики заводят стальные тросы. Все готово для подъема. Николай Воробьев выбирает слабину на талях, на какую-то долю секунды он всей своей тяжестью в 80 килограммов виснет на цепи. Чугунная глыба медленно отделяется от цилиндра, поднимаясь на талях кверху, а затем ее осторожно опускают на стальную палубу между дизелями. Все в отсеке обливаются потом.

- Пожалуй, людям можно отдохнуть, малый перекур,- обращается Долматов к Михаилу Андронниковичу.

- Курить будем, когда всплывем, а вот попить людям надо,- говорит инженер-механик.

- Служба подводная...- вздыхает Зонин.

- На войне везде тяжело, даже в пехоте,- говорит боцман.

Спокойный харьковчанин, старший матрос Филипп Еременко спрашивает Зонина:

- Почему, товарищ писатель, завод допускает такой брак?

- Если вы, Александр Ильич, не возражаете,- вмешивается Долматов,- я отвечу на этот вопрос.

Он подошел к Еременко, взял из его рук пустую кружку, не спеша налил из чайника холодной, разбавленной клюквенным экстрактом воды, сделал несколько глотков, погладил свои рыжие усы и начал объяснять, почему лопнула крышка цилиндра.

- Виновата в этом прежде всего обстановка похода, а не завод. Резкая остановка дизеля с полного режима на герметически закрытое положение при высокой температуре образует термический удар, который очень опасен для чугуна в ослабленных местах.

- Лопаются, друже,- объясняет боцман Настюхин, до этого молча разбиравший стропы,- потому что завод испытывает дизели в лаборатории. Там тихо, мирно, на голову не капает, все ходят в белых халатах, как в больнице, а девушки даже с маникюром.

Мы невольно улыбнулись тому изыску, который Настюхин вкладывал в понимание больничного быта. Между тем он продолжал:

- Вот, к примеру, наш гирокомпас. Правда, он не наш, а американской фирмы "Сперри", но тоже, видимо, проходил такое "лабораторное" испытание. А у нас тут, к сожалению, бомбежки случаются. И нередко. Война, брат! Тут не то что крышки, корабли лопаются.

Беседа неожиданно прервалась. Почти у самой лодки какой-то корабль стал на якорь. Слышно даже, как травится якорь-цепь, затем на корабле заработала какая-то помпа.

Дмитрий Жеведь, до этого отдыхавший, немедленно открыл акустическую вахту и сразу доложил:

- Вокруг нас скопилось более пятнадцати кораблей: судя по характеру работы винтов, несколько миноносцев, сторожевиков и тральщиков. Становятся на якорь...

Принимаем все меры предосторожности. Останавливаем даже гирокомпас. Снимаем тяжелые ботинки: нужно до минимума свести всякие шумы. Но работу дизелистов не прекращаем: от них сейчас зависит все...

Через несколько часов мы вырвались из западни.

Надеяться на безопасность у датского берега не приходилось. Мы уже не раз убеждались, что фашистские военные корабли охраняют свои транспорты по всей Балтике: и в Ботническом заливе, и у территориальных вод Швеции.

Один из таких "охраняемых" транспортов мы обнаружили на камнях у маяка Богшер, куда он выбросился, спасаясь от атаки советской подводной лодки "Щ-406". Приблизительные размеры транспорта сообщил мне в Кронштадте командир "щуки" Евгений Яковлевич Осипов. Когда мы вышли из Финского залива, то специально взяли курс к этому маяку, расположенному у входа в

Ботнический залив. Решили заняться там боевой подготовкой - дать практику нашим молодым подводникам, пришедшим на лодку с Ораниенбаумского "пятачка",- старшим лейтенантам Луганскому и Шелободу. Надо было научить их обнаруживать в перископ цели, определять водоизмещение судов, расстояние до них и курсовые углы. Короче, дать возможность каждому из них выйти в атаку "по цели", хотя эта цель была неподвижна и не охранялась.

День ушел на учебу, а уже на следующие сутки Леонид Иванович Шелобод, успешно неся первую подводную вахту, обнаружил в перископ конвой из 14 фашистских транспортов под усиленной охраной миноносцев, катеров и самолетов. Вся эта армада двигалась на юг по мелководью, прижимаясь как можно ближе к берегу, где глубины, а в некоторых местах и территориальные воды делали невозможным торпедный удар. От атаки пришлось отказаться, и мы поспешили к району, где конвой все же должен был выйти на большие глубины.

Наше терпение было вознаграждено.

Над морем только-только занималось утро. Я брился, когда вахтенный командир Дубинский доложил:

- Обнаружен конвой. Курс сто восемьдесят градусов.

Я бросился в центральный пост к перископу.

Обстановка для атаки нелегкая: нужно прорывать две линии охранения конвоя и с близкой дистанции, наверняка, в упор, выпустить торпеды.

Волнение моря не превышает двух-трех баллов. Ветер - с берега.

Люди занимают свои места по тревоге. Мой помощник Коновалов со штурманом Петровым, вооруженные планшетами, специальными таблицами, логарифмическими линейками, колдуют над картами.

Получая данные от командира, они должны рассчитать и своевременно доложить в рубку, каков боевой курс подводной лодки. На современных подводных лодках все это делает автоматика, и ошибки исчисления, свойственные человеку, исключаются. Но у нас таких приборов тогда, увы, не было. Поэтому Коновалов еще и еще раз перепроверяет расчеты штурмана Петрова.

Внимательно наблюдаю в перископ за конвоем. В середине его выделяется своими размерами большое судно. Зову к перископу помощника штурмана Луганского. До войны он плавал штурманом в торговом флоте и хорошо разбирался во всех типах и классах торговых судов.

- Иван Семенович, что это за посудина?

Луганский только на миг прильнул к окуляру:

- Тут и гадать нечего. Танкер. Водоизмещение - тысяч пятнадцать.

Опускаю перископ в шахту. Открываю герметическую заслонку на переговорной трубе и передаю в центральный пост для информации всего экипажа:

- Выходим в атаку на сильно охраняемый танкер. Курс цели - сто семьдесят. Скорость - десять узлов.

Акустик доложил, что миноносец быстро приближается к нам. По команде лодка уходит на глубину, нырнув под первую линию охранения. С большой скоростью, шумом и воем гребных винтов над нами проносится корабль, на нем и не подозревают, что разыскиваемый ими враг находится под килем эсминца всего в каких-нибудь 15 метрах.

Не сбавляя хода, "Л-3" снова всплывает под перископ.

Теперь мы между катерами и миноносцами. Прямо по курсу конвоя - самолет. Он ищет подводные лодки.

Пасмурная погода нам благоприятствует, но перископом приходится пользоваться осторожно - поднимать его всего на несколько секунд. За это время нужно успеть осмотреться. Иногда это не удается. Слышны отдаленные разрывы глубинных бомб. Но эта хитрость гитлеровцев - отпугивать возможного противника - нам давно знакома.

Не меняя глубины, мы проходим вторую линию охранения-линию катеров. Их осадка незначительна, и опасаться таранного удара не приходится.

- Боевой курс - двести семьдесят пять,- докладывает Коновалов.

- Есть. Ложиться на курс,- командую рулевому Волынкину.

Электрики Анисимов и Бурдюк на станции электромоторов, получив мое приказание, уменьшают ход до самого малого.

"Л-3" успешно прорвалась через обе линии охранения и теперь находится между транспортами и катерами-охотниками. Голова колонны пересекает наш курс. Дистанция медленно сокращается.

- Аппараты, товсь!

Отчетливо слышен гул работающих винтов. Устанавливаю перископ на пеленг залпа и поднимаю его. Носовая часть огромного танкера четко обрисовывается на фоне берега. Вот его нос "входит" в линзу перископа, темная стена медленно ползет в левую сторону, к перекрещенным нитям в центре линзы.

Теперь, фашисты, держись!

- Аппараты, пли!

Лодка вздрагивает. Передо мной загорается зеленая

лампочка - торпеда вышла. Второй толчок - снова зеленая вспышка.

На какую-то долю минуты я забыл об опасности. До боли прижав правый глаз к окуляру, смотрю, как точно идут к цели наши торпеды. В центральном посту Коновалов вместе с Зониным считают секунды: "Ноль пять, ноль шесть... десять... тринадцать..." - взрыва нет.

- Неужели не попали? - кричит Коновалов мне в рубку.

- На таком расстоянии трудно не попасть,- машинально отвечаю ему, не отрываясь от перископа.

В эту секунду огромный столб огня и дыма взметнулся над танкером. В центральном посту слышу крики "ура". Еще взрыв! Снова "ура"! А море горит. На танкере более десяти тысяч тонн горючего - такой огонь не скоро погаснет!

Чтобы перевезти это горючее, потребовалась бы тысяча цистерн - 18 поездов. Горючего хватило бы для заправки 2700 танков или 1500 самолетов-бомбардировщиков, осаждавших город на Неве.

На лодку ринулись катера. Миноносцы открыли огонь, снаряды падают с недолетом. Слышу над головой характерный свист стравливаемого через рубочный люк воздуха. Все ясно. Выпущенные торпеды - это своего рода балласт, освободившись от которого "Л-3" стала всплывать, а боцман и механик почему-то не смогли удержать ее на заданной глубине - и мы показали врагу свою рубку.

- Полный вперед. Срочное погружение!

Анисимов с Бурдюком мгновенно увеличили ход. Настюхин переложил рули на погружение. Подводная лодка, набирая глубину, устремилась к горящему танкеру к единственному месту, где можно было укрыться от глубинных бомб. Море огня разлившееся на поверхности горючее - было тем барьером, который отделял нас от вражеских кораблей.

Все же серия из восьми глубинных бомб, сброшенных катерами, чуть не накрыла "Л-3" в момент ее ухода на глубину. Нам казалось, что какой-то невероятной силы великан бил по корпусу корабля огромной кувалдой. Часть механизмов подводной лодки вышла из строя. Мы снова в самый ответственный момент остались без гирокомпаса.

Надо было отворачивать от горящего танкера. Нырнуть под него заманчиво: больше шансов оторваться от катеров, но в то же время и опасно - тонущее судно навсегда может похоронить под собою подводную лодку.

- Право на борт!

Взглянув на стеклянную крышку магнитного компаса, я

увидел, что она вся запотела, картушки не было видно. Пришлось пустить секундомер и маневрировать "вслепую" - перекладывать рули через определенное количество времени на определенное количество градусов.

А морские глубины вокруг нас громыхали и рвались... "Л-3" стремительно уходила от преследования, и взрывы за ее кормой становились все глуше и глуше.

Я спустился вниз, в центральный пост. Настроение у всех приподнятое. Первая победа!

Но меня настораживает работа во время атаки Крастелева и Настюхина. Оба торопливо оправдываются: первый забыл дать команду на электромоторы увеличить ход, второй запоздал с перекладкой рулей. Обоих выручил командир. Зонин, смеясь, говорит, что победителей не судят. Немного раздосадованный, иду к себе в каюту добриваться...

Проанализировав весь ход атаки, я убедился, что рано мы ушли от маяка Богшер. Не имея достаточной тренировки в залповой стрельбе торпедами, выходить в атаку при таком сильном охранении было рискованно. За тяжелую блокадную зиму люди утратили "чувство подводной лодки", особенно боцман и инженер-механик. А от них многое зависит в послезалповом маневрировании.

Ни один прибор (до появления радиоэлектроники) не мог так своевременно и так точно, как мышцы человека, зафиксировать момент, когда подводная лодка начинает всплывать или погружаться. Это "чувство лифта" не каждому дано, но с годами, при длительной тренировке, хороший подводник - а боцман и инженер-механик должны быть такими - приобретает это исключительно ценное качество.

Достаточно лодке лишь чуточку сдвинуться с заданной глубины, как боцман, стоящий на рулях глубины, уже чувствует ее намерение и немедленно реагирует. И после того как рули уже начали перекладываться, прибор глубины начнет показывать, что следует делать боцману и инженеру-механику.

Мы решили выйти в центральную часть Балтийского моря и там снова заняться боевой подготовкой, но уже более основательно, чем у маяка Богшер. Для отработки залповой стрельбы торпедами на заданной глубине всем нам пришлось потратить драгоценных три дня и напряженно потренироваться. Только после того как в центральном посту Крастелев, Настюхин, Волынкин и Вальцев были готовы к обеспечению любого маневрирования подводной лодки, а Сидоров, Мишин и Еременко во главе с Дубинским - к приготовлению стрельбы залпом из шести торпед, мы взяли курс к Померанской бухте - на свою

позицию.

Когда мы подошли к проливу между мысом Сандхаммарен (Швеция) и датским островом Борнхольм шириной около двадцати миль, убедились, что пролив сильно минирован: шведами - у своего побережья, а немцами - у датского. В средней части пролива мы наблюдали довольно оживленное судоходство шведов и немцев, но строго по определенному фарватеру.

После тщательной разведки форсируем пролив и выходим к немецкому острову Рюген. Обилие маяков в этом районе, высокие берега Борнхольма и очень приметный мыс Аркона на Рюгене позволяют нам хорошо ориентироваться.

Плавать на глубинах, близких к грунту, здесь нельзя - много затонувших судов. Но что делать? Для наших подводных лодок это весьма перспективный район. Здесь сосредоточены наиболее важные коммуникации противника.

Имея указание до постановки мин в торпедные атаки не выходить, мы стали наблюдать за путями движения вражеских судов, чтобы в наиболее выгодных местах выставить мины. Были установлены два узла пересечения транспортных линий противника. Особую ценность для врага представляло паромное сообщение, с помощью которого осуществлялась через Швецию железнодорожная связь между Германией и оккупированной ею Норвегией.

Доложили об этом командованию радиограммой. Чтобы лодка не была обнаружена гитлеровской радиоразведкой, мы вышли на время связи из занимаемого района, потратив на это более двух суток.

Вскоре вслед за нами, пользуясь нашими разведданными, в район Померанской бухты, которая считалась противником недоступной для советских подводников, пришла наша подводная лодка "Д-2". Мне хорошо была знакома эта лодка типа "Декабрист", так же как и ее командир Роман Владимирович Линденберг. Высокий, худощавый, подтянутый, он всегда отличался собранностью и сдержанностью. Это был умный, находчивый и зрелый подводник. Меня всегда восхищала его тактическая сметка, в любых условиях он быстро, "на лету", оценивал обстановку и действовал грамотно и решительно.

Обнаружив конвой из двух паромов в охранении миноносцев и катеров, командир "Д-2" провел блестящую атаку - торпедировал оба парома, перевозившие свежие войска на восточный фронт. Этот смелый удар вызвал замешательство в стане врага. Движение транспортов к западу от Борнхольма было прервано на несколько дней.

В ту же ночь, после постановки мин, мы занялись поиском

целей для торпедных атак. И вот из-за неисправности дизеля вынуждены были лечь на грунт у датского берега...

В первом отсеке шла перезарядка торпедных аппаратов. Мичман Сидоров и торпедисты Петр Мишин, Павел Еремеев, Владимир Молочков, испытавшие первую радость боевого успеха - потопление танкера, готовили для врага очередные "подарки" - торпеды. Мощные стальные сигары более семи метров длиной и около полуметра в диаметре лежали на специальных стеллажах.

Приготовление торпеды к выстрелу требует много сил, времени и, главное, умения. Малейший недосмотр, неточная регулировка прибора глубины или гироскопа, удерживающего торпеду на курсе, может привести к тому, что торпеды пройдут мимо цели. А случались в море ситуации и пострашнее.

В американском подводном флоте во время войны на Тихом океане с Японией были случаи, когда из-за неточного выполнения инструкции торпеды шли вначале на цель, а затем, описывая циркуляцию, поворачивали к подводной лодке и... уничтожали ее.

Мы с Долматовым и Зониным зашли в первый отсек, когда мичман Сидоров держал в правой руке первичный детонатор в медной оболочке, величиной с авторучку, намереваясь вставить его в запальный стакан. В эту минуту нервы у Сидорова были на пределе - жизнь корабля находилась в его руках. Капсюль чуть звенел о запальный стакан - мичман нервничал.

- Отставить детонатор,- скомандовал я.

Чтобы разрядить обстановку и дать Сидорову время успокоиться, мы подошли к торпедным аппаратам, стали проверять приборы: манометры, указатели, клапаны, рычаги и валики автоблокировки.

- Сколько торпедных аппаратов зарядили? - спросил Долматов командира боевой части Дубинского.

- Остался еще один,- ответил он.

Заметив, что Сидоров успокоился и вставил инерционный ударник в торпеду, Зонин подошел к ней поближе.

- Сергей Иванович, а детонатор где?

- Все в порядке, Александр Ильич,- сказал Сидоров, и поглаживая рукой гнездо, куда он вставил ударник, добавил:- Теперь фашистским гадам несдобровать, все вложил: и детонатор и злость.

На корпусе торпеды кто-то сделал надпись: "Фашистам от ленинградцев". Долматов спросил Еремеева:

- Это ваша работа, редактор газеты?

- Так точно, товарищ комиссар,- ответил он,- другого способа разговаривать с фашистами не имеем.

Делать такие надписи вошло в обычай не только у нас на

корабле. Матросы писали на торпедах и на снарядах названия городов, где они родились и выросли и где сейчас хозяйничали - пусть временно - фашистские изверги.

Филипп Еременко звонит по телефону из дизельного отсека мичману Сидорову, просит не забыть:

- Хотя одну торпеду за Харкив, а як е лышня, то и дви.

Скромный и трудолюбивый Алексей Дмитриенко, не решаясь звонить, просит у своего командира отделения Аркадия Елюшкина посодействовать ему - пустить одну торпеду за его родное Запорожье.

Болью в сердцах наших бойцов отдаются поражения и потери. Горькие вести из дому влияют на настроение, и тут наша задача - рассеять грустные мысли людей, воодушевить их, укрепить силу духа.

Работа в отсеках заканчивалась. Надо было торопиться. Лежать на грунте становилось небезопасно. Ветер развел большую волну, и корпус подлодки начало бить о песчаный грунт. Это могло повредить одну из топливных цистерн и демаскировать нас масляными пятнами.

Во втором отсеке акустик Дмитрий Жеведь нес свою вахту, внимательно следя за вражескими кораблями, стоявшими на якоре. Он доложил, что шесть тральщиков снялись с якоря и скрылись за мысом. Внизу, под жилой палубой, в аккумуляторном помещении электрики Бондарь и Дядькин наводят порядок на батарейных элементах. На камбузе неразлучные кок Павел Киселев и вестовой Илья Ермолаев готовят вкусный ужин. Зонин остался в жилом отсеке. Хотя он и бодрился, но возраст, непривычка к подводному плаванию сказывались: чего стоит только длительное время дышать загрязненным воздухом. Зонин хорошо держался, но все заботились, чтобы он больше отдыхал.

Мы с Долматовым продолжали обход лодки. В центральном посту вахту нес Коновалов. Тут же вели работы трюмные Михаил Вальцев и Николай Миронов: в артиллерийском погребе они завинчивали гайки у ослабевших сальников и горловин - следствие недавних бомбежек.

Константин Настюхин со старшиной электриков Михаилом Таратоновым регулировали блок электрического управления рулями. Василий Чупраков и Василий Титков в своей крохотной радиорубке готовились к выходу на связь с Кронштадтом. В четвертом отсеке Борис Дядькин замерял плотность электролита в аккумуляторах, изоляцию кабельной сети, процентное содержание водорода. Это очень опасный и коварный газ: достаточно искры в электрическом выключателе - и скопившийся в отсеке водород из аккумуляторной батареи при определенной

концентрации взорвется не хуже глубинной бомбы.

Павел Беляков, пользуясь тем, что гирокомпас остановлен, копался в его сложной и, на первый взгляд, страшно запутанной схеме, искал неисправности.

Люди очень устали. Воздух в отсеке тяжелый, спертый. Процентное содержание кислорода в нем понизилось, а углекислого газа - возросло. Дыхание у всех стало учащенным.

В дизельном отсеке наконец поставлена на место новая крышка цилиндра.

- На карандаш! - командует старшина Мочалин хозяину машины Аркадию Елюшкину.

"Карандашом" мотористы почему-то называют крепежный ключ длиной больше метра. Закрепляются анкерные болты. Вслед за этим устанавливается на место вся необходимая арматура.

Крастелев со своим помощником Шевяковым тщательно проверяют ходовые станции главных электромоторов. Даются последние указания Афанасию Бурдюку и Григорию Тимошенко: согласовать машинные телеграфы, замерить изоляцию главных электромоторов. Спустившись в трюм, инженер-механик убеждается в исправности линии вала.

Ею заведовал скромный моторист Иван Сагань. Обслуживать линию, проходящую по самой корме лодки, в тесном и холодном трюме, очень тяжело, но Сагань считал это главной боевой задачей. Ведь стоит недосмотреть за упорным подшипником, как подлодка будет лишена хода, а это равнозначно гибели корабля.

Сагань - единственный матрос на корабле, который был моложе нашего доктора. Светловолосый, с почти детским лицом, Иван Сагань уже успел узнать, что такое война. Он отважно дрался с фашистами на сухопутных подступах к Ленинграду, был ранен, выздоровел и прямо из госпиталя пришел к нам на корабль.

Пришел в самое тяжелое время - в дни суровой блокадной зимы. На корабле шел ремонт. Дали новичку в заведование линию вала. Аркадий Елюшкин тогда сказал ему:

- К лету, когда подводная лодка пойдет в боевой поход, ты, Иван, должен стать настоящим подводником.

- Есть стать настоящим подводником,- ответил Сагань и с головой ушел в работу.

Предстояло в несколько месяцев изучить корабль, овладеть специальностью моториста. С железным упорством он преодолевал трудности. На что в обычных условиях требовались недели и месяцы, Сагань тратил дни. Ремонтировал механизмы наравне со всеми, а когда его товарищи - Алексей Дмитриенко, Иван Синицын, Филипп Еременко - шли отдыхать, он брался за

чертежи и учебники, ходил по отсекам, спускался в трюмы.

Но вот пришла боевая страда, и сейчас он в трюме, в самой нижней и дальней части корабля - у киля, спокойно заменяет отработанное масло в подшипниках. Здесь чистота и порядок. Трудолюбие, образцовое несение службы, дисциплинированность комсомольца Ивана Саганя известны всему экипажу.

Шторм наверху усилился, лодку заметно качало и по-прежнему ударяло о грунт. Мы сидели в кают-компании, заканчивали ужин, когда услышали, как снимаются с якоря остальные корабли эскадры.

Штурман Петров насчитал на слух восемь кораблей. Один из них, двухвинтовой,- видимо, эсминец,- прошел малым ходом точно над "Л-3" и еще больше ее раскачал.

Объявили боевую тревогу. Шумы винтов постепенно затихали. Эскадра уходила на север. Очевидно, не выдержав свежей погоды на не защищенной от ветра стоянке, корабли возвращались в главную базу.

Еще на пути к своей позиции мы проходили мимо этой базы. Здесь несли усиленный дозор фашистские сторожевики и миноносцы, катера-охотники и самолеты. Один из миноносцев, обнаружив "Л-3" гидроакустикой, увязался за нами и с группой катеров более двух суток неотступно преследовал. Всевозможными маневрами нам тогда с трудом удалось от них оторваться. Но, как говорится, нет худа без добра. Уходя от назойливых преследователей, мы на много миль отклонились от своего пути и попали в район встреч вражеских конвоев.

Коновалов нанес на карту эту точку рандеву. Было решено на обратном пути заглянуть сюда: использовать место как запасную позицию.

...Когда "Л-3" всплыла под перископ, вражеские корабли были уже далеко на горизонте. Море штормило, перископ все время заливало водой, но боцман с инженером-механиком каким-то непостижимым образом умудрялись удерживать "Л-3" на заданной глубине до темноты.

И вот ночь. Долгожданный момент всплытия наступил. Ветер гонит семибалльную волну. Потоки накрывают лодку вместе с рубкой. Держать корабль на нужном курсе трудно. Шахту притока воздуха к дизелям постоянно заливает, вода с ревом стекает по широким трубам в трюмы отсеков. Безостановочно работают помпы, выбрасывая ее за борт.

Нам нужно четыре-пять часов темного времени, чтобы зарядить батарею, провентилировать отсеки, связаться по радио с Кронштадтом: донести о своих действиях, узнать сводку Совинформбюро, а затем подойти к острову Рюген, чтобы занять

там выгодную позицию для атаки кораблей при выходе их из военно-морской базы Засниц. От материка остров отделен проливом Штральзунд. Береговая линия Рюгена отличается большой извилистостью, а побережье- красочными меловыми берегами.

Балтика в это время года капризна. К рассвету, когда нам нужно было уходить под воду, шторм утих. Море успокоилось: оно словно отдыхало, набиралось сил.

Лунные блики разливаются по морской глади, а над подводной лодкой бесконечный простор, усеянный звездами. Такие картины в мирное время обычно настраивают человека на философский, возвышенно-поэтический лад. Но нам пока не до лирики, нам пока не нужны ни близнецы Кастор и Поллукс, ни созвездие Ориона, самое яркое и красивое в северном полушарии... Нам нужно определить местонахождение корабля по маякам. Это проще, быстрее и значительно точнее, чем по звездам.

В южной части Балтики луна, "фонарь земного шара", светит так ярко, что в три часа ночи видимость на море, в особенности в сторону луны, на юг, доходит до пяти миль. Это девять километров!

Атакуя противника из-под воды днем, в штилевую погоду, трудно было рассчитывать на успех.

Стрельба торпедами из-под воды велась в те годы с помощью сжатого воздуха. Поэтому в "точке залпа" из аппаратов вместе с торпедами вырывался большой воздушный пузырь, демаскирующий подводную лодку. Кроме того, в торпеде, идущей на цель, отработанные газы двигателя мощностью в триста лошадиных сил оставляли заметный след в виде пенистой дорожки. На "Фрунзенце" не было системы беспузырной стрельбы и бесследных торпед. Это давало возможность врагу при хорошо поставленном наблюдении вовремя отвернуть от наших торпед, а кораблям охранения облегчало задачу атаки подводной лодки.

Чтобы избежать всего этого, мы решили атаковать в ночное время из надводного положения. Риск? Да. Связанный к тому же с большим напряжением нервов, особенно у тех, кто находится на мостике подводной лодки.

В подводной атаке почти всегда все ясно: обнаружил дым или мачты корабля на горизонте - даешь команду "торпедная атака", ложишься на курс сближения с целью, рассчитываешь по таблицам, когда надо лечь на боевой курс, и ждешь прихода цели на пеленг. Изредка поднимай перископ для замера расстояния, да не забывай дать команду, какие номера торпедных аппаратов приготовить. А то случалось, что командир подводной лодки

приказывает: "Аппараты, пли!" - а ему в ответ: "Какие аппараты? Носовые или кормовые?" Пока выясняют да согласовывают, цель уже прошла пеленг залпа.

Атака ночью из надводного положения, да еще в районе сильной противолодочной обороны, более сложна и рискованна. Стоишь на мостике и прикидываешь в уме, как лучше проводить поиск и где. Не хочется приближаться к берегу: лодку могут обнаружить береговые радиолокационные или гидроакустические станции, и тогда противолодочные силы легко могут ее уничтожить.

Когда цель обнаружена, то не знаешь, что это за корабль, пока не сблизишься с ним на расстояние залпа. Если это миноносец, то своим артиллерийским огнем, пока идет к нему наша торпеда, он сможет повредить прочный корпус лодки и лишить нас возможности погружаться. А это в условиях войны на Балтике - гибель.

Яркий свет луны облегчал нам поиск. Но атаковать корабли оказалось все же очень сложно. Как только мы сближались с ними на расстояние 35-40 кабельтовых, фашисты обнаруживали подводную лодку, транспорты выключали ходовые огни, резко сворачивали с курса и на полном ходу скрывались в темноте. Корабли охранения в это время открывали артиллерийский огонь и отсекали нас от цели.

За три ночи мы имели несколько таких встреч с врагом и каждый раз вынуждены были срочно уходить под воду. От невиданного напряжения люди неимоверно устали. Иной раз удавалось довести атаку до команды "Аппараты, товсь!", и вдруг вражеский корабль, идя зигзагом, поворачивал на новый курс. Тогда приходилось посылать в первый отсек к Дубинскому специального посыльного, чтобы передать команду "Отставить товсь". Использовать в этот момент приборы управления торпедной стрельбой было нельзя. Люди до предела напряжены и ждут, сосредоточив все внимание на стрелках приборов. Достаточно легкого щелчка или звонка на этих приборах, как "кнопка залпа" будет нажата и торпеды понесутся в пустоту...

Мы не теряли надежды на сближение с врагом, хотя бы на расстояние пяти-шести кабельтовых.

Терпение наше было вознаграждено в ночь на 29 августа.

Около 23 часов при сильной облачности, когда луна только изредка появлялась в просветах туч, мы обнаружили конвой, шедший на юг - в Германию. На этот раз удалось занять позицию залпа так близко, что отвернуть от наших торпед в момент команды "товсь" гитлеровцы уже не могли.

Залп из четырех торпед накрыл колонну транспортов. Стоя на

мостике, мы наблюдали, как два огромных, низко сидевших в воде транспорта почти одновременно были как бы приподняты кверху взрывами, а затем с грохотом, треском и пламенем рухнули на воду... На поверхности плавали доски, пустые шлюпки раскачивались на небольшой волне.

Не ожидая, когда нас начнут преследовать силы противолодочной обороны, мы срочно погрузились под воду и взяли курс на север. Глубинные бомбы рвались где-то в стороне. Сторожевые корабли явно нас не видели и в темноте вели беспорядочное бомбометание.

Говорю помощнику:

- Можно заняться перезарядкой торпедных аппаратов. Ложитесь на курс в точку, где вы пометили место встречи конвоев.

Радист Титков принял сводку Совинформбюро. На юге нашей Родины не стихают ожесточенные бои. Грозная опасность нависла над Сталинградом. От нашего командования по-прежнему нет никаких радиограмм.

Вскоре после войны, размышляя над характером использования подлодок на Балтике, я задался целью установить причины плохой радиосвязи между нашими подводными лодками и штабами. Одна из них заключалась в том, что на узле связи не всегда учитывалась долгота места, где находилась лодка; это приводило к тому, что в момент сеанса связи лодка была под водой и принять радиограмму не могла.

Только длинные волны проникают в глубину моря. Гитлеровское командование использовало самую мощную в Европе радиостанцию оккупированного Парижа и с Эйфелевой башни на длине волны 20 тысяч метров передавало все приказания своим подводным лодкам, находившимся в океане под водой.

* * *

Лучшее время для коротковолновых передач - полночь. В это время можно на станции небольшой мощности держать надежную связь с любой точкой земного, шара.

В полночь подводная лодка проводит зарядку батарей, вентилируются отсеки, за бортом топится накопившийся за день мусор. Больше всего времени мы находились над водой от ноля до трех часов утра. После пяти утра "Л-3" почти ни разу не была в надводном положении.

А радиограммы на коротких волнах передавались на лодку в начале или конце темного времени суток, при этом не учитывалась разница во времени, когда на меридиане Кронштадта десять часов вечера, а на меридиане Берлина, где

находилась "Л-3",- только семь часов.

Ждать очередного вражеского конвоя пришлось недолго. На следующий день старший лейтенант Луганский, стоявший на вахте, обнаружил в перископ дым и объявил боевую тревогу.

Быстро поднимаюсь в боевую рубку. Море снова штормит. На горизонте едва заметные точки. Внимательно всматриваюсь в перископ и вдруг совсем близко вижу миноносец, идущий курсом на юг.

Большие накаты волн не дают боцману возможности держать глубину. Словно какая-то неведомая сила все время стремится выбросить "Л-3" на поверхность. Крастелев распорядился принять дополнительно в среднюю цистерну три тонны воды. Торпедисты готовят залп из двух торпед. В такую погоду миноносец вряд ли сможет нас атаковать, его бросает с борта на борт, но он мешает нам выйти в атаку на транспорты. Надо его уничтожить!

Полным ходом идем прямо на миноносец. Волны заливают перископ.

- Аппараты, товсь!

Напряжение достигает предела.

- Аппараты, пли!

Торпеды вонзаются в кипящее море.

- Ноль раз, ноль два... ноль девять, десять, одиннадцать...

Взрыв, за ним другой. "Л-3" уходит на глубину.

Убедившись, что нас не бомбят, спешим скорее всплыть под перископ, чтобы не пропустить колонну транспортов. Миноносца на поверхности уже нет. Пока Крастелев выравнивает дифферент и приводит лодку к нормальной плавучести, мы с Волынкиным отворачиваем от расчетного боевого курса на десять градусов, чтобы не оттягивать по времени момент залпа.

Когда "Л-3" снова вышла на перископную глубину, то первый транспорт оказался за пределами курса атаки - ему повезло. Но вслед за ним идут еще три - наш поворот на десять градусов оказался для двух из них роковым.

Залп из четырех торпед был так же удачен, как и предыдущий.

От взрыва всех четырех торпед образовалась водяная стена. Такое впечатление, будто море взметнулось к небу. Гром прокатился над волнами. Взрывы торпед слились в единый гул... Поднялся сноп огня - голубой, желтый, красный. Небо скрылось за этим страшным фейерверком.

Темные тени взлетели над пламенем, а затем упали, поднимая фонтаны воды. Это обломки мачт, мостика, труб.

Я не отрываю глаз от перископа. Мне кажется, будто я смотрю в раскаленную бездну.

...В отсеках тишина. Слышен только гул машин да голос Коновалова, отдающего приказания, ответы трюмных машинистов, выравнивающих подводный корабль на ровный киль.

Как никогда до сего времени, чувствую огромное сплочение всего экипажа. Люди молча выполняют свои обязанности. Они не видят ни дневного света, ни цели, которую атакуют. Но от каждого из них зависит успех атаки.

- Лево руля, курс сорок пять,- даю команду Волынкину.

Наша задача выполнена. Мины поставлены, торпеды выпущены точно по врагу. Радиограмма командования приказывает возвращаться на базу.

- Отбой боевой тревоги, очередной смене заступить на ходовую вахту.

Спустившись из боевой рубки, я прошел к себе в каюту. Теперь можно было немного отдохнуть и заняться походным дневником.

В то время некоторые командиры лодок вели дневники. Многие из них хранятся и ныне в архивах и наряду с другими документами минувшей войны представляют большую ценность.

Впоследствии прочел я дневник мичмана Сергея Ивановича Сидорова, секретаря партийной организации нашей лодки. Дневник партийно-политической работы. Он хранится в Центральном военно-морском музее в Ленинграде, экспонируется рядом с макетом гвардейской подводной лодки "Л-3".

С любезного разрешения Сергея Ивановича и сотрудников музея я хочу привести некоторые выдержки из этого дневника за 1942 год.

"9 августа. После обеда военком сообщил, что уходим на позицию сегодня. Проведено короткое совещание членов бюро с партактивом. Настроение экипажа отличное. Все идет хорошо, многие провожающие давали наказ: как можно больше топите фашистских кораблей. Выпущен боевой листок. На переходе к острову Лавенсари два раза проходил по лодке, смотрел, как несется вахта коммунистами...

11 августа. В 4 часа 30 минут отошли от пирса острова Лавенсари. Прошли полторы мили и легли на грунт, глубина 22 метра. Зонин читал свои рассказы. Выпущен боевой листок No 74. Утром проверил механизмы торпед, которые находятся в аппаратах. 15.30. Слышно 16 взрывов авиабомб - недалеко от лодки. В 17 часов ряд взрывов. Партбюро с вопросом приема в партию Мишина. 21 час 30 минут. Всплыли с грунта, произвели подзарядку батареи... Проверил давление воздуха в торпедах и дополнил его до нормального согласно инструкции.

12 августа. Лодка взяла курс на Гогланд. Идем на боевую позицию. Погрузились в 2 часа ночи...

14 августа. Находимся у выхода в Балтийское море. Настроение у людей хорошее...

15 августа. Беседовал с товарищами в первом отсеке по сообщению Совинформбюро... Надо поговорить с Ищенко о бдительности на сигнальной вахте... Наблюдается заболевание глаз у комсомольцев Волынкина, Золенко, Борисова. Надо срочно поговорить на эту тему с доктором Булыгиным. Беседовал с Беляковым. Он желает вступить кандидатом в члены ВКП(б). Провел заседание бюро (с 1 часа 15 минут до 2 часов 15 минут). Переписал протокол партбюро, подготовил дела о приеме в партию для партийной комиссии".

Может показаться странным, что заседание партийного бюро проводилось в два часа ночи, в то время, когда личный состав обедал. Как правило, мы жили в ночное время по дневному расписанию, а днем, наоборот, отдыхали: так было удобнее.

Изо дня в день Сидоров пишет в дневнике о той большой работе, которую он проводил на подводной лодке как секретарь партийной организации. И ни слова не говорит о том, что сам он нес вахту наравне с другими старшинами. Когда Сидоров отдыхал - понять трудно. В свободное от вахты время беседует с людьми, собирает агитаторов, инструктирует редколлегию боевого листка.

Кстати, о листках: выпущены они на различных меридианах, широтах и морских глубинах. В массе сатирических рисунков, в разделе "Полундра" и в заметках, не всегда литературно гладких, встает живая история жизни и работы каждого подводника: электрики заняты поисками "омов", пожирающих энергию в обход счетчиков; критикуется вахтенный офицер, принявший обычную вешку за перископ подводной лодки; живописная картинка представляет экипаж "Л-3" в гостях у Нептуна на дне Балтики - вот некоторые темы боевого листка. Нет, что ни говори, а без листков невозможно. И что бы я не дал за них сейчас?

После памятной нам торпедной атаки Сидоров записал:

"7 сентября. Погрузились в 2 часа ночи, легли на грунт, обедали в 2.30. Всплыли под перископ в 12 часов. Качает, на малом ходу с глубины 12 метров "Л-3" выбрасывает на поверхность. В 17 часов торпедная атака. Произведен залп двух торпед по миноносцу. Слышен сильный взрыв. После залпа лодка провалилась на глубину 42 метра... снова атака: выпустили 4 торпеды, потопили еще два транспорта... Идем в подводном положении, в 20 часов пьем чай... Рады победе.

3 сентября. Идем под водой, только погрузились (4.30). В 6 часов в первом отсеке собрали заседание партбюро. Прием в

партию Дубинского, Бурдюка, Машинистова и Долгих.

4 сентября. Беседовал с Мочалиным, Таратоновым, секретарем комсомольской организации Титковым об их работе с агитаторами в отсеках. Командир обнаружил, что поправка гирокомпаса - минус 8 градусов, и она непостоянна, это очень плохо. Командир сказал штурману, что доверять такому компасу нельзя: ночью мы не обнаружили маяка Богшер.

5 сентября. Устье Финского залива, идет зарядка. Титков записал последние известия и передал их по отсекам. Погрузились, идем на глубине. Всплыли в 22 часа и через час срочно ушли под воду. Корабли финского дозора освещают прожектором залив. Мы немного попали в луч прожектора. Идем на глубине.

6 сентября. Идем в Финском заливе на глубине... проходим район Хельсинки. В 6 часов 15 минут взрыв вблизи борта. Взрыв сильный. В отсеках вышло из строя много ламп освещения. В центральном отсеке слетели на палубу часы... Сгорели предохранители на станции гирокомпаса... В 7.50 снова два взрыва такой же силы. Перед взрывом слышал шуршание минрепа о борт подводной лодки... В 10.45 еще три сильных взрыва такой же силы. Все время идем на одной и той же глубине... Комиссар говорит, что удачно избрали глубину хода подводной лодки: шесть раз подрываемся на антенных минах - и пока все хорошо. В 16 часов слышен шум винтов катера с левого борта, он пересек нам курс, и на правом борту по курсовому углу 135 градусов шум катера исчез. В 16.30 приготовили систему регенерации воздуха и в 18 часов пустили. Слышно шуршание минрепов о правый борт, но взрыва нет, очевидно, не антенные. В 22 часа 10 минут сели на банку Кальбодагрунд, но через 10 минут снялись и сразу же ушли под воду..."

Эта лаконичная запись, лишенная каких бы то ни было эмоций: "сели на банку... но через 10 минут снялись",- вызывает у меня и сейчас, сорок лет спустя, искреннее восхищение олимпийским спокойствием автора дневника.

Беда севшего на мель корабля может быть понятна до конца только морякам. В мирных условиях попавший на мель корабль, если удастся снять его с мели, ставят в док для осмотра и ремонта. Корабль любит глубину и не терпит мелей и банок. История мореплавания пестрит подобными несчастными случаями, зачастую кончавшимися гибелью кораблей.

Представьте себе нашу досаду: после такого успешного похода беспомощно сидеть на мели под самым носом у врага и ждать, когда тебя обнаружат, а затем расстреляют как мишень на учебных стрельбищах...

Мы собирались всплыть, когда почувствовали толчок.

- Полный назад,- скомандовал я, вбегая в центральный пост.

Мне казалось, что мы натолкнулись на затонувшее судно. Машины работали на задний ход.

- Отклонение от курса всего на два градуса,- слышу голос Петрова,- мы, очевидно, на банке Хельсинки-Моталло.

- Проклятая американская техника - гирокомпас,- ворчит Луганский.

- Продуть балласт,- командую Крастелеву.

Лодка всплывает. Быстро поднимаюсь на мостик. Море - полный штиль, видимость - десять - двенадцать кабельтовых, никаких кораблей. Тишина, только вокруг нас расплесканный на воде серебристый свет от тонкого серпа старой луны.

Балласт продут, но "Л-3" крепко сидит на мели. Положение, видимо, безнадежное. Неужели все потеряно? Нужно действовать энергично. Не теряя ни секунды.

- Стоп, машины! Лево на борт!.. Машины, полный вперед! - кричу в центральный пост.

С шумом заработали электромоторы. Винты с ревом дробят воду. Но лодка ни с места. Бросаю взгляд в сторону Хельсинки - город должен быть чуть левее носа "Л-3", но ничего разглядеть не могу: затемнение.

- Боцмана с лотом наверх, измерить глубину в корме и у носа. Стоп машины, прямо руль!

Чтобы сдвинуть лодку хотя бы немного влево,- сам не знаю, почему не вправо, но интуитивно чувствую, что сели мы на банку правым бортом,- отдаю новое приказание:

- Лево на борт! Правая машина - полный вперед, левая - средний назад.

Но лодка продолжает сидеть на банке, сдвинув нос всего на два градуса влево. Наблюдатель с левого борта старшина Земин докладывает:

- Товарищ капитан второго ранга, слева на курсовом угле десять градусов силуэт корабля.

- Прекрасно, товарищ Земин.- Стараюсь казаться спокойным, а на душе кошки скребут.

Оборачиваюсь и вижу медленно идущее судно. Его едва можно рассмотреть. Серое на сером фоне, похоже, что невоенное - это уже лучше. На мачте корабля замигал клотиковый огонь: сыплет морзянку. Возможно, дает нам опознавательные или отвечает какому-либо своему кораблю, которого мы не видим. Рулевой Андрущак держит уже наготове "фонарь Семенова", луч света этого фонаря можно увидеть только в узком секторе обзора.

- Отставить фонарь,- командую рулевому сигнальщику,-

запишите лучше сигналы. Возможно, пригодятся. Может быть, они принимают нас за рыбачий бот с выключенными огнями!

А сам думаю о пушках "Л-3". В случае чего, будем драться до последнего. Судно продолжает подавать сигналы, но мы не отвечаем.

- Оба орудия к бою!

Дубинский со своими людьми уже в боевой рубке.

- Приготовить станковый и ручной пулеметы! Пистолеты и гранаты на мостик.

Громкий голос Настюхина:

- Глубина у кормы три с половиной метра, в носу - двенадцать.

- Стоп электромоторы, прямо руль.

- Товарищ командир,- раздается голос Земина,- силуэт корабля скрылся в западном направлении.

Как гора с плеч...

- Приготовить оба дизеля, заполнить носовую группу цистерн,- командую Крастелеву.

За счет дифферента на нос корма заметно приподнялась. Даю обоими дизелями средний - подлодка вся дрожит, но не двигается с места. Чувствую, что мой голос срывается на крик:

- Оба дизеля на самый полный вперед!

Что ж, если и этот ход не поможет, тогда...

Невольно вспоминаю, как погибла на минах в этом районе подводная лодка "Л-2" под командованием моего друга Александра Петровича Чебанова... "Л-2" осенью сорок первого года шла в отряде кораблей капитана 2 ранга Нарыкова, направляющихся на полуостров Ханко. Попав на недавно выставленное противником минное поле, отряд понес потери. Всего за несколько дней до этого выхода в море штурман "Л-2" поэт Алексей Лебедев писал своей жене:

Переживи внезапный холод,
Полгода замуж не спеши.
А я останусь вечно молод
Там, в тайниках твоей души.
А если сын родится вскоре,
Ему одна стезя и цель,
Ему одна дорога - море,
Моя могила и купель.

Что это? Предчувствие? Случайность? Нет. Вероятнее всего, неистребимая любовь к морю. Даже когда оно грозит непоправимой бедой.

Слышу за своей спиной ликующий голос штурмана Петрова:

- Товарищ командир, лодка имеет ход.

Но я уже и сам почувствовал это: "Л-3" скользит по грунту, обдирая днище, с шумом и треском, ныряя носом на глубину.

- Товарищ командир,- Тревожным голосом докладывает Земин,- силуэт корабля слева.

Час от часу не легче!

- Стоп дизеля! Лево на борт. Все вниз, срочное погружение!

Даю последнюю команду, и едва Дубинский вскакивает на трап, ведущий внутрь лодки, как я уже сижу у него на шее, закрывая люк. Еще несколько секунд, и мы на глубине сорок метров. Над нами проносится сторожевой корабль. Ждем разрывов бомб, но их почему-то нет. Шум винтов затихает, сторожевик ушел. Вовремя мы погрузились.

На полном ходу проходим в сотне метров от места гибели минного заградителя "Л-2". Даю команду:

- Встать. Проходим над подводной лодкой "Сталинец". Смирно! - Минута молчания.

В море памятников погибшим не ставят. Иногда на карте координаты трагедий помечают точкой. Проходя близ этого места, на корабле приспускают флаг.

Спустя много лет после войны я был взволнован одним документом. Вот он:

(...)

"Для отдания воинских почестей героизму, мужеству и самоотверженности моряков-североморцев на местах героических боев определить координаты мест боевой славы...

Широта 69° 31' сев. Долгота 33° 39' вост. Здесь 10 августа 1941 года сторожевой корабль "Туман" дрался с тремя эсминцами противника. "Туман" погиб, не спуская своего боевого флага.

Широта 76° сев. Долгота 91° 31' вост. Здесь 25 августа 1942 года ледокол "Александр Сибиряков" дрался с немецким крейсером "Адмирал Шеер". Ледокол погиб, флага не спустив...

Всем кораблям, проходящим объявленные координаты мест боевой славы, приспускать флаги, подавать звуковые сигналы..."

* * *

И в те страшные для экипажа "Л-3" минуты мы не могли не отдать воинских почестей погибшим воинам, нашим боевым друзьям.

Самым напряженным мгновениям, когда душа и воля человека испытываются на прочность, рано или поздно приходит конец.

Спускаюсь в центральный пост.

Подходит вымученный, усталый боцман:

- Неплохая порция острых эмоций! Для некоторых - и порция страха...

- Но зачем лукавить перед самим собой? Я подумал: "Если бы у меня было время растеряться, то я тоже получил бы эту "порцию" за те десять минут. Нет такого человека, который бы ничего не боялся. Но опасность, которая вас подстерегает, страшна только до того момента, пока она неизвестна. А как только она становится ясной - вы мобилизуете все силы на борьбу с ней. Здесь уже не до переживаний. И вы побеждаете".

...Перед тем как начать форсирование Финского залива, мы получили сообщение командования о новых антенных и донных минах, выставленных противником на меридиане Хельсинки - Порккала-Удд, на Гогландском рубеже и в Нарвском заливе. Нам рекомендовали маршрут севернее Гогланда. Мы должны были с ненадежно работающим гирокомпасом попасть в узкий проход шириной не более мили. Почти год тому назад "Л-3" была на позиции у этой узкости и была готова встретить эскадру противника. Как ни заманчив был этот чистый от мин путь, но, получив жестокий урок в те минуты, когда мы сидели на мели (что значит плавать с неисправным компасом!), мы все же решили идти к югу от Гогланда.

К самому опасному месту подошли 8 сентября.

Из радиограммы командования было известно, что неделю назад подводная лодка "Щ-323" подорвалась на донной мине к югу от Гогланда и только благодаря умелым действиям, мужеству и хладнокровию командира, капитана 2 ранга А. Г. Андронова и всего экипажа "щука" все же вернулась на остров Лавенсари.

В эти последние дни похода Сидоров записал в своем дневнике:

"7 сентября. Надводный ход. До 4 часов заряжаемся. Погрузились, легли на грунт, глубина 51 метр... Командир принимает решение, каким курсом идти к Лавенсари. В 12 часов под перископом идем к островку Родшер... в 17 часов проходим у южного Гогланда. В 21 час идем на глубине... под килем 15 метров, проходим под минным полем, готовность No 1, слышно, как трутся минрепы по борту лодки...

8 сентября. Проходим меридиан острова Гогланд на глубине... В 0.45 над нами взорвались две антенные мины. В 2 часа легли на курс 92° к Лавенсари. Пустили регенерацию, в 3 часа объявили готовность No 2. Команда обедает, идем на глубине 40 метров. В 10 часов легли на грунт у острова Лавенсари. В 17 часов провел заседание партбюро, приняли в кандидаты партии Луганского, Тимошенко и Жеведя. В 20 часов всплыли. Нас встретили два катера МО. Немного прошли вперед и снова легли на грунт... Всплыли в 22 часа. Нас встретили два тральщика. Дали ход и пошли к пирсу.

9 сентября. В 1.30 подошли к пирсу. При швартовке к пирсу намотали трос на правый винт. До 5 часов работали по очистке винта. Опускались в приборе ИСМ (индивидуальная спасательная маска).

Вальцев снял всего один оборот троса вокруг винта. После Вальцева делал попытку спуститься Миронов. Опустился Мочалин. Как он говорит, швартов размотал, но его закусило между винтом и дейдвудом. Вытянуть удалось с помощью кормового шпиля. В 18 часов командир лодки собрал личный состав в первом отсеке, рассказал о последнем этапе перехода Лавенсари - Кронштадт... В 22 часа дали надводный ход и пошли в сопровождении тральщиков и катеров в Кронштадт".

Треклятый трос! Только его нам и не хватало... Может быть, какой-нибудь корабль, в спешке отходя от пирса, где глубина всего пять метров, утерял стальной трос и мы при подходе зацепили его себе на винт? Да так зацепили, что всю ночь провозились и с трудом от него избавились благодаря смелому и находчивому Мочалину. Второй раз за короткое время он выручал наш корабль из беды.

Кем он был до службы на флоте? Короткие, сухие анкетные записи: москвич, металлист, метростроевец. Типичный путь комсомольца тридцатых годов.

Служил он в Военно-Морском Флоте, на Балтике, мотористом на подводной лодке.

От ученика до главстаршины группы мотористов - длинный и крутой путь, каждая ступенька которого давалась нелегко. Но разве существуют иные, легкие пути к ратному мастерству и подвигу? Для меня Мочалин - олицетворение моряка. Со способностью к самоотречению, с готовностью всегда прийти на помощь и предотвратить беду, если она угрожает товарищам. Сильный, волевой человек.

Широкие плечи и крепко посаженная голова. Умные карие глаза.

Короткое мочалинское "Есть!" звучит не как "Будет сделано", а как "Сделано". Не было случая, чтобы его слова оказались невыполненными. В этом сила Мочалина. Это объясняет выбор, который сделал командир боевой части в июне сорок первого, когда надо было идти исправлять горизонтальные рули в открытом море.

- Пойдете со мной? - спросил тогда Крастелев.

- Есть идти в цистерну!

- Готовьтесь.

- Есть!

Когда привод был исправлен, Крастелев сказал:

- Если бы на войне все так бесстрашно и быстро работали, как вы.

- Есть так работать! - ответил Мочалин.

Это "Есть!" прозвучало и сейчас, на Лавенсари, когда ни Вальцев, ни Миронов ничего не могли сделать со стометровым стальным тросом, намотавшимся на винт. Лишиться винта и идти в Кронштадт 60 миль под одной машиной - на это решиться мы не могли.

Возня с тросом длилась всю ночь и не дала нам возможности зарядить батарею, а за трое суток подводного перехода она сильно разрядилась. Люди устали от непрерывного кислородного голодания, нервного напряжения, которому подвергались в течение месяца - каждый день, час, минуту. Ведь за время этого похода мы прошли почти полторы тысячи миль под водой. 78 раз пересекали линии минных заграждений, на пяти из них подрывались, вражеские корабли сбросили на наши головы более 200 глубинных бомб. И все же "всем смертям назло" мы вернулись в родной Кронштадт, увеличив свой счет потопленных транспортов и кораблей противника с трех до двенадцати.

И вот она - последняя запись Сидорова о немыслимом том походе:

"10 сентября. В 5.00 пришли на Большой Кронштадтский рейд, стали на якорь. В 6.00 снялись с якоря и пошли к пирсу в Купеческую гавань. В 6.30 подошли к пирсу. Нас встретили члены Военного совета Краснознаменного Балтийского флота и председатель Ленгорисполкома. На пирсе больше 500 человек..."

Итак, мы в Кронштадте.

Поданы сходни. Мой короткий рапорт командующему флотом вице-адмиралу В. Ф. Трибуцу. Крепкие рукопожатия. По русскому обычаю он обнимает и целует меня, вслед за ним я в объятиях Петра Сергеевича Попкова.

Члены Военного совета переходят с пирса на подводную лодку. Адмирал Трибуц здоровается с выстроенным на верхней палубе личным составом, затем поднимается на мостик и обращается к экипажу и собравшимся с короткой речью.

Потом нам преподносят традиционных - по счету потопленных судов - поросят. Командир береговой базы Эдуард Михайлович Чернов шутливо жалуется комфлоту на подводников, которые скоро разорят его свиноферму.

Экипаж сходит на берег, и со всех сторон тянутся к нам руки друзей...

И. Травкин. Всем смертям назло!

Иван Васильевич Травкин, капитан первого ранга, Герой Советского Союза. В годы Великой Отечественной войны сражался на Балтике. Командовал гвардейской подводной лодкой "Щ-303", а затем Краснознаменной "К-52". Потопил в общей сложности 14 кораблей и транспортов противника.

Опять весна. Ремонт нашего корабля закончен. Командир бригады подводных лодок доложил командующему флотом о своем намерении поручить гвардейскому экипажу "Щ-303" первому открыть летнюю кампанию 1943 года. Тот одобрил предложение.

Мы это восприняли как высокую честь. И старались ее оправдать. Черно-оранжевые гвардейские ленточки на бескозырках, гвардейский знак и ордена на груди обязывали ко многому. Моряки стали строже, требовательнее относиться к своему труду, ко всему своему поведению.

Инженер-механик Ильин, только что пришедший к нам со строящейся лодки минер старший лейтенант Бутырский и старший лейтенант Пенькин, сменивший Калинина на должности помощника командира корабля, энергично готовили лодку к плаванию.

Старшего лейтенанта Калинина направили на учебу. Вернулся он в бригаду уже командиром лодки. В 1945 году за отвагу и мастерство в боях ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Перед самым походом встал вопрос о судьбе акустика

Мироненко. Его талант много раз выручал нас в боях, но грохот бомбежек повредил моряку слух. К нам прислали нового акустика Васильева. Мироненко со слезами на глазах просил оставить его на лодке. Мы понимали, как трудно моряку расставаться с кораблем. Но что оставалось делать? Ведь ему необходимо было лечение... Уступил я настойчивым просьбам Мироненко и добился разрешения оставить его на корабле еще на один поход.

Блокаду Финского залива противник и этой весной осуществлял на прежних позициях - гогландской и порккала-уддской. Но основной противолодочный рубеж был теперь не в районе острова Гогланд, а в самом узком месте Финского залива - между островом Найссар и полуостровом Порккала-Удд. По данным разведки мы знали, что этот район гитлеровцы тщательно заграждают стальными сетями и минами разных типов. К концу апреля противник выставил здесь два ряда сетевых бонов, которые протянулись от одного до другого берега и полностью перегородили залив.

Бон - это подвешенная к многочисленным поплавкам и

поставленная на тяжелые якоря массивная стальная сеть с квадратными ячейками. Сплетена она из троса диаметром восемнадцать миллиметров. Каждая сторона ячейки равнялась четырем метрам. Длина отдельных секций сети достигала двухсот пятидесяти метров, а высота - сорока - семидесяти метров.

Между Найссаром и Порккала-Удд гитлеровцы поставили 8500 мин, в том числе 560 донных и 1360 якорных магнитных.

Авиация Краснознаменного Балтийского флота наносила удары по кораблям и базам противника с целью помешать ему усиливать противолодочные заграждения. Однако, как после выяснилось, гитлеровцам все-таки удалось создать здесь мощнейший рубеж.

Гогландская позиция перекрывала залив по линии Гогланд-Большой ТютерсВигрунд и имела большую тактическую глубину. Позиция состояла из антенных, донных и якорных магнитных мин, выставленных ярусами, и разветвленной системы постов наблюдения и связи, прожекторных установок и береговых батарей на островах. Весной фашистское командование прислало сюда около ста сорока противолодочных кораблей и катеров. На острове Большой Тютерс и полуострове Порккала-Удд у противника имелись шумопеленгаторные станции.

Все это приходилось учитывать. Часами мы просиживали над картами, изучая препятствия, которые нам предстояло преодолеть.

В первую группу входили три лодки: наша "Щ-303", "Щ-408", под командованием капитан-лейтенанта Кузьмина и "Щ-406" под командованием капитана 3 ранга Осипова. Выход планировался на середину апреля, возвращение - на конец июля. Неожиданно эти сроки пришлось перенести, потому что вражеская авиация участила налеты на Кронштадт, при этом она сбросила магнитные мины на створе кронштадтских маяков. Траление фарватеров затянулось до 7 мая. К этому времени фашисты еще более усилили свои противолодочные позиции.

Противник почти ежедневно вел артиллерийский огонь по гаваням Кронштадта. Снаряды порой падали совсем близко от нас. Но корабль продолжал жить обычной размеренной жизнью. Матросы красили лодку, чистили ее, таскали мешки и ящики с продовольствием.

Меня и Кузьмина вызвали в штаб бригады. Этот весенний день был, наверное, одним из самых теплых на Котлине. Но нам не пришлось любоваться солнцем: враг начал артиллерийский обстрел, и мы целых три часа вынуждены были просидеть в укрытии.

Начальник штаба соединения капитан 1 ранга Курников

изложил подробный план прорыва подводных лодок в Балтийское море. Затем Кузьмину и мне были вручены боевые приказы. Начальник штаба сказал мне:

- Вы уже не раз преодолевали противолодочную оборону немцев. Сейчас командование поручает вам провести в море первые три лодки. Но если это сделать окажется невозможным, то хотя бы изучите и исчерпывающе доложите штабу соединения обстановку в районе противолодочных позиций.

Подробно обсудили порядок действий. Прорываться через найссар порккала-уддскую позицию решили на больших глубинах на минимальной скорости и только в темное время суток. Если лодка застрянет в сетях, то, воспользовавшись темнотой, будем всплывать и освобождаться от них.

Договорились, что, форсировав гогландскую позицию и разведав ее, я донесу в штаб точный путь прохода через минные поля, укажу район зарядки батареи, сообщу сведения о кораблях противолодочной обороны противника. После получения моего донесения из базы выйдет "Щ-408", а за ней "Щ-406". Мы тем временем будем пробиваться через вторую, найссар - порккала-уддскую позицию. Если это удастся, остальные лодки последуют за нами.

Трудная, очень трудная задача выпала на нашу долю. Я порядком беспокоился за капитан-лейтенанта П. С. Кузьмина. Это мужественный и способный человек- он прежде служил у нас на лодке штурманом, и я его хорошо знал,- но самостоятельно на столь сложное и опасное задание он шел впервые.

Трудолюбивый и любознательный, Павел Кузьмин всегда был поглощен какой-либо идеей. То он разрабатывал методы бесперископной атаки, то раздумывал над каким-нибудь новым необычным маневром. Теперь у него возник свой план форсирования противолодочного рубежа.

Возвратившись из штаба, я склонился над рабочей картой обстановки. Сколько препятствий на нашем пути!

Нам нужно было научиться как можно экономичнее расходовать электроэнергию. Наступают белые ночи, значит, нельзя рассчитывать на спасительную темноту. Поэтому, чем меньше времени будем находиться на поверхности моря, заряжая аккумуляторную батарею, тем более скрытным и безопасным сделаем наш поход. Вместе с инженером-механиком Ильиным и парторгом электриком Бойцовым всесторонне прикинули наши возможности и пришли к выводу, что здесь не обойтись без участия всего коллектива. Решили провести техническую конференцию по этому вопросу. Доклад поручили подготовить хорошему специалисту электрику Ивану Гримайло.

Содокладчиком выделили Савельева. Конференция получилась интересной и полезной. Краснофлотцы, старшины и офицеры внесли много предложений, реализация которых помогла нам в походах максимально беречь электроэнергию.

Вечером 7 мая на наш корабль прибыли командующий флотом и командир бригады. Еще раз мы рассмотрели все детали предстоящего прорыва. Наконец командующий обнял меня, тепло попрощался с экипажем, и наша лодка двинулась на запад в сопровождении пяти тральщиков и восьми катеров.

Не успели мы миновать кронштадтские боны, как наш эскорт обстреляла вражеская артиллерия. Катера поставили дымзавесу, которая скрыла нас от противника, а орудия линкора "Марат" вступили в бой с фашистскими батареями.

11 мая 1943 года, получив последние сведения об обстановке в Финском заливе, мы покинули остров Лавенсари.

Гогландскую противолодочную позицию форсировали через Нарвский залив. Большую опасность здесь представляли магнитные и противокатерные мины. Особенно меня беспокоили последние: они связывались между собой проволокой, которая могла намотаться на винт, и тогда уже не уберечься от взрыва.

Минное поле мы пересекали по наиболее выгодным глубинам, прижимаясь к самому дну. Скорость минимальная - два узла, чуть больше трех с половиной километров в час.

Гидроакустик доносит о глубинных взрывах. Значит, где-то неподалеку вражеские корабли. А в переговорной трубе уже слышится голос старшего лейтенанта Бутырского:

- Справа по носу скрежет минрепа!

И я слышу его. Вот звук застрял на месте. Неужели зацепился трос? Командую: "Лево руля!" Делаем все, на что способны человеческие руки. Ничего не помогает! Словно магнитом притянуло минреп к борту лодки. Сейчас подтянется мина - и все!.. И тут слышим, что минреп оторвался от корпуса корабля. Пронесло!

Через несколько минут все повторяется снова. Лодка то и дело задевает за страшные тросы. Проберемся ли через эту чащу минрепов? И все-таки упорно ползем вперед. И смерть отступает.

Чем дальше, тем плотнее минное поле. В отсеках такая тишина, что малейший удар о палубу звучит как выстрел.

Не забываем взять на заметку, что минные линии отстоят одна от другой примерно на полкилометра, а мины в них расположены с интервалом в сорок пятьдесят метров.

Пора менять курс. Делаем это с величайшей осторожностью, так как на циркуляции можно в два счета намотать минреп на винт. Едва легли на новый курс, а из первого отсека уже

передают, что с правого борта слышны какие-то удары о корпус. Приказываю медленно переложить руль вправо, чтобы отвести корму в сторону. Но стук размеренно повторяется, медленно перемещаясь вдоль борта. Кажется, что кто-то не торопясь бьет молотком по стали обшивки.

Догадываюсь, что это такое. На этот раз подводная лодка задевает уже не минреп, а саму мину. Стараюсь казаться спокойным, а у самого кулаки так сжались, что ногти впились в ладони. Прекратились удары за бортом. А сердце все колотится. С минрепами нам приходилось сталкиваться часто, но чтобы непосредственно мины коснуться корпусом - такого еще не было.

Пока судьба бережет нас.

13 мая вышли в западную часть Нарвского залива. Произвели разведку. Здесь мин нет. Лодка всплыла. Начали зарядку батареи. Но и часа не пробыли наверху: атаковали самолеты. Нырнули на глубину. А еще через полчаса акустик Васильев услышал шум винтов. На небольшом удалении от нас корабли сбросили глубинные бомбы.

Ясно, что в этом районе зарядить аккумуляторную батарею нам не дадут. Берег виден отчетливо. Значит, и нас с него видно, и посты наблюдения легко могут обнаружить лодку и навести на нее корабли и самолеты. Решаю отойти к северо-западной части острова Вайндло. Всплыв на несколько минут, передаем в штаб бригады донесение о том, что гогландскую противолодочную позицию мы преодолели.

На следующую ночь заряжаем батарею без помех. Но, направляясь к найссар порккала-уддской позиции, еще подзаряжаем аккумуляторы, чтобы начать прорыв с полной их плотностью.

Пошел седьмой день нашего плавания. Продвинулись совсем на немного, а сколько препятствий уже повстречалось нам!

Передо мной проблема: стоит ли расходовать электроэнергию на обследование второго вражеского рубежа или сразу же приступить к его форсированию, руководствуясь плановой таблицей перехода? Решил следовать строго по рекомендованному штабом маршруту, тем более что он мне хорошо знаком: этим путем мы проходили в 1942 году.

Идем в подводном положении. Выдался спокойный час, я разложил на столе морские карты и лоции. Надо еще раз все уточнить.

К северу от банки Усмадалик в перископ заметили пять вражеских кораблей. Наверное, охраняют восточную сторону заграждения. Нет, идти вслепую нельзя.

Надо осмотреться. Производим разведку района. Обходим

рубеж с юга на север. Время от времени стопорим ход и поднимаем перископ (когда лодка не движется, перископ менее заметен). На всем протяжении рубежа видим буи и бочки. Расстояние между ними пятьдесят - семьдесят метров. Они в два ряда тянутся от острова Найссар до маяка Порккалан-Каллбода. Это - стационарные сети. Пока мы двигались вдоль них, несколько раз задевали минрепы. Можно подозревать, что мины установлены и перед заграждением, и позади него, и в самих сетях. И все же надо прорываться...

Решаю дождаться ночи, а пока пройтись по отсекам, поговорить с людьми. В первом отсеке на вахте командир отделения торпедистов Алексей Иванов, комсорг корабля.

- Как молодежь себя чувствует?

- Все в порядке, товарищ командир.

В отсеке действительно порядок: торпеды в стеллажах закреплены по-штормовому, аварийный инструмент на месте. Люди выглядят бодро. "Школа Иванова",- думаю я удовлетворенно. Молодец наш комсомольский вожак. Энергичный, инициативный.

- Сегодня у нас будет веселая ночь. Готовьтесь!

- Есть, готовиться! Все, что от нас зависит, сделаем.

В тесной гидроакустической рубке, прижимая к голове наушники, чтобы лучше слышать, сидит Васильев, наш новичок.

- Ну как дела, товарищ Васильев?

- Без привычки немного страшновато, товарищ командир. Но все, что от меня требуется, я выполню, уж вы не беспокойтесь.

Обойдя весь корабль, я еще раз убедился, что гвардейцы на высоте, с такими можно браться за любое дело.

После захода солнца тронулись в путь. Курс проложили с таким расчетом, чтобы поднырнуть под сети на предельной глубине. Ход - два узла. От давления толщи воды корпус лодки немного потрескивает, но сальники и все соединения держат хорошо.

Моряки стоят на своих боевых постах. Прислушиваемся к забортным шумам. Аварийное имущество наготове.

Гидроакустики чутко прослушивают горизонт.

Движемся уже минут сорок пять. Акустик докладывает, что слышит какой-то звон. Стопорим электродвигатели, ложимся на грунт. Беру у Васильева наушники. Да, странный звон прослушивается на носу лодки. Что это может быть? Хлопаю себя по лбу - ясно же: мы близко, совсем близко от заграждения. На поверхности моря небольшая волна, и оттяжки сетей, сделанные из металлической цепи, колеблясь, издают этот звон.

По карте проверяем глубины. Попытаемся. Лодка отрывается

от грунта. Ползем самым малым. Через десять минут боцман доложил, что лодка не слушается горизонтальных рулей, нарастает дифферент на нос. И тут же из первого отсека тревожный возглас:

- Скрежет за бортом!

Началось!

Застопорили электродвигатели. Дали ход назад. Оторвались. Прошли немного вдоль сети и снова пробуем поднырнуть. И опять застряли. На этот раз крепче. Даем средний ход назад, создаем дифферент то на нос, то на корму. Ни с места!

Неподалеку раздался взрыв. Вероятно, взорвался сетевой патрон. Акустик докладывает, что приближаются корабли. Но к сетевому бону не подходят. Наверное, мин боятся.

Доводим дифферент на нос до восьми градусов. Приказываю дать самый полный ход назад. Лодка дрожит от напряжения и вдруг рывком устремляется назад. Будто кто-то большой и могучий выпустил ее из объятий.

Вырвались!

Снова ползем вдоль сетевого бона. Где-то должна быть глубокая впадина. В этом месте мы не видели ни одного буя. Может, здесь сумеем поднырнуть. И опять угождаем в капкан. Теперь дифферент почему-то на корму.

- Полный назад!

Но из пятого отсека доложили, что полного хода обеспечить уже не могут-настолько разрядилась батарея.

Заполняем водой кормовую дифферентную цистерну. Снова осушаем ее. Рывками даем задний ход. Все тщетно. Застряли намертво.

Перевожу машинный телеграф на "Стоп". Надо обдумать положение. Если не сумеем сейчас оторваться, придется всплывать и попытаться в надводном положении освободиться от сети. Но там нас ждут вражеские корабли...

Приглашаю в центральный пост своего заместителя по политической части Цейшера, парторга Бойцова, комсорга Иванова, члена партбюро Лебедева, коммуниста старшего лейтенанта Бутырского. Приходим к решению: поддерживать спокойствие, никакой паники, но на всякий случай подготовить лодку к взрыву. Мало ли как могут сложиться обстоятельства, когда мы всплывем на поверхность...

Люди не знают, что мы обсуждаем. Но догадываются. Из дизельного отсека сообщают:

- Мотористы постановили: драться до конца, лучше смерть, чем плен!

Такие сообщения приходят из всех отсеков. Значит, матросы

согласны с нами.

Пока мы совещались, я прислушивался к каким-то звукам, доносящимся из-за борта. Будто кто-то ходит по верхней палубе. Мелькнула догадка: немцы пытаются подвести под лодку стальной трос, чтобы надежно привязать ее к сети. Удастся им это - и нам не уйти.

Я думал, что никто, кроме меня, не обратил внимания на странные шорохи. Но они не укрылись от тонкого слуха Мироненко. Ему тоже показалось, что кто-то там ходит. Чтобы не вселять в людей новую тревогу, я как можно спокойнее ответил, что это, наверное, обрывки сетей задевают обшивку корпуса.

Лодка подготовлена к взрыву. Попробуем еще раз оторваться от сети. Приказываю довести дифферент на корму до пятнадцати градусов. Даем рывок назад электромоторами - самый сильный, какой только возможно.

Лодка дернулась и, словно сползая с горы, стала погружаться. Через несколько секунд она мягко села на грунт.

Спасены!

Но надолго ли? В отсеках уже трудно дышать. Приказываю включить патроны регенерации. Подходит Ильин.

- Товарищ командир, плотность аккумуляторной батареи снизилась до пятнадцати градусов. А запаса сжатого воздуха осталось только на одно всплытие.

Фельдшер Андреенков в свою очередь доложил, что в отсеках скопилось много углекислоты.

Прорывать вражеское заграждение, имея разряженную батарею и ничтожный запас сжатого воздуха, необходимого для продувания балласта,- безумие. Если даже и найдем лазейку в сетях, мы все равно не сможем осилить рубеж - не хватит электроэнергии.

Надо искать место, где можно всплыть для зарядки аккумуляторов. Разворачиваемся, чтобы уйти от сети.

- За кормой шум винтов!

И вот уже рвутся глубинные бомбы. Немцы сбрасывают их большими сериями. Грохочет сразу по пять, по восемь взрывов. Все дрожит от них. От удара открылся клапан вентиляции уравнительной цистерны, и она стала заполняться водой. Вода проникает и в шахту батарейной вентиляции. Отяжелевшая лодка проваливается в глубину.

Ильин в сердцах сыплет такими словами, которых мы от нашего инженера никогда еще не слышали. Но распоряжается он быстро и уверенно. Ему удалось привести лодку к нулевой плавучести,- чтобы она висела на одном уровне, не всплывая и не погружаясь,- и тут опять все затряслось от новых взрывов.

Наши отсеки теперь походят на свалку битого стекла, пробковой крошки и самых разнообразных вещей, сорванных со своих мест. Еще одна такая бомбежка, и нам не уцелеть. Но что это? Тихо... Неужели противник потерял нас? Корабли ходят совсем рядом, но бомб не сбрасывают.

Моряки наводят в отсеках порядок, исправляют приборы и механизмы, которые еще можно исправить.

Тихонько трогаемся с места. Один из катеров сейчас же пристраивается нам в хвост. Спешат к нам и другие корабли, окружают кольцом. А бомб не бросают.

- За горло берут,- мрачно говорит Ильин.

- Уж лучше бы бомбили,- отзывается Пенькин,- глядишь, и оторваться сумели бы.

Он прав. Когда вокруг лодки гремят взрывы, корабли противника перестают ее слышать и появляется возможность сбить их со следа. А сейчас от них не отвертеться.

Медленно ползем, то и дело меняя курс. Вражеские корабли словно эскортируют нас, не выпускают из своего кольца. Фашисты догадываются, что электроэнергия у нас на, исходе и что людям уже дышать нечем. Зачем же бомбить, когда лодка все равно будет вынуждена всплыть на поверхность?

Прошу Цейшера и Иванова пройти по отсекам, ободрить людей, сказать им, что в центральном посту принимают все меры для спасения корабля.

Прошел еще час. Гидроакустик доложил, что шумы большинства преследовавших нас кораблей перестали прослушиваться. Только два катера-охотника по-прежнему следуют за лодкой.

Производим еще несколько запутанных маневров и ложимся на грунт. Выключаем все механизмы и приборы, за исключением гирокомпаса. Тихо в отсеках. Притихло все и над нами, на поверхности моря. Преследователи и преследуемые затаились.

Всем свободным от вахты приказываю лечь и не двигаться - так человек потребляет меньше кислорода. Уже сорок пятый час не вентилируются отсеки. Шумно и часто дышат люди.

Кислородное голодание каждый переносит по-своему. Один медленно бродит, точно во сне, по отсеку, натыкаясь на приборы и что-то бормоча; другой ворочается на койке и трясется, как в лихорадке; третьи застыли неподвижно то ли в полусне, то ли в обмороке.

Обхожу отсеки. Большинство моряков, повинуясь приказу, лежат. Только глаза широко открыты. Усталые, утомленные, покрасневшие глаза. Много мне говорят эти молчаливые взгляды - о том, что до последнего проблеска сознания матросы будут

держаться.

Во втором отсеке вахту несет командир отделения трюмных Макаров. Увидев меня, он поднялся, сделал два шага, хотел отдать рапорт и - упал. Но старшина не имел права терять сознания и поэтому быстро встал и доложил о состоянии людей в отсеке.

У воздуходувки низкого давления сидит командир отделения рулевых Ивличев. Он скрипит зубами, глухо рычит и мотает головой. Это чтобы отогнать сон. И вдруг я сам чувствую, что у меня слипаются глаза. Ильин уговаривает меня:

- Идите поспите, товарищ командир. Вы же трое суток на ногах. Смотрите, свалитесь...

А я уже почти сплю стоя. Поэтому не стал возражать, спотыкаясь, побрел в пятый отсек, в свой излюбленный уголок возле теплого бока главного электродвигателя.

Это было 21 мая 1943 года. Мне до сих пор тяжело вспоминать события того дня.

В 15 часов 35 минут акустик вновь услышал над нами шумы винтов большого числа кораблей. Сделав об этом запись в журнале, вахтенный офицер Магрилов поспешил ко мне в пятый отсек, чтобы доложить об изменении обстановки. В этот момент раздался сигнал аварийной тревоги. Погас свет. Лодку слегка встряхнуло, и она стала всплывать.

Стремглав бросаюсь в центральный пост. Но стальная переборочная дверь, ведущая туда из четвертого отсека, оказывается запертой. В темноте толкаю ее, колочу по ней кулаками - не поддается. Через смотровой глазок - маленькое круглое отверстие в двери - вижу, как яркие лучи солнца врываются во тьму центрального поста через шахту рубочного люка.

Что произошло?

Магрилов и я во всю мочь стучим в стальную дверь. Такой же стук слышится и из второго отсека. В глазок вижу: из радиорубки выскочил Алексеев, открыл дверь второго отсека и выпустил в центральный пост Пенькина. Тот сразу полез на мостик. Из радиорубки появился Мироненко. Он бежит и открывает нашу дверь.

В центральном посту уже Ильин и Цейшер. Приказываю им готовить лодку к срочному погружению и вслед за Пенькиным взбираюсь по скобтрапу на мостик.

Режет глаза от яркого солнца. Ослепительно сверкает море. Оглядываюсь. Множество кораблей застыло на различном удалении от лодки. Ближайшие из них всего метрах в тридцати. Стволы орудий нацелены на нас. А на носовой надстройке лодки

старшина трюмных Галкин размахивает белой тряпкой.

- Галкин, в чем дело? - кричу ему.

- Не могу больше. Все равно все погибнем!

- Предатель!

Как я пожалел, что пистолет мой остался в каюте! Но надо думать... Что же делать? Скомандовать срочное погружение? Нельзя: лодку расстреляют прежде, чем она укроется под водой, тем более что люди еще не пришли в себя. Нет, надо сначала заполучить несколько минут. Попробую обмануть фашистов. Пусть они и взаправду подумают, что мы собираемся сдаваться. Я даже начинаю что-то кричать на ближайший корабль. Гитлеровцы сочли, что я приглашаю их на переговоры. С корабля стали шлюпку спускать. Поверили, глупцы!

А из центрального поста уже доложили, что лодка готова к погружению. Взмахиваю рукой. Лодка с большим дифферентом на нос ныряет под воду. Галкин остается барахтаться на поверхности.

Беру курс прямо под вражеские корабли. Расчет прост: пока они опомнятся, пока разовьют ход, на котором можно бросать глубинные бомбы (иначе от их взрывов сам корабль пострадать может), пока развернутся на боевой курс, мы уже отойдем на некоторое расстояние и притаимся на грунте.

Так и сделали. Лодка лежит без движения. Наверху неистовствуют фашисты. Их винты буравят воду во всех направлениях.

Грохает над самой головой. Грохает так, что почти все валятся с ног. Лопаются вдребезги плафоны и лампочки, от их осколков звенит палуба. Мы оказываемся в кромешной тьме. А взрывы - один за другим. Электрик Савельев включает аварийное освещение. В его полумраке закопошились люди, поднимаются, занимают свои места. Кричу в переговорные трубы:

- Осмотреться в отсеках!

Серьезных повреждений нет, если не считать, что в шахту подачи воздуха к дизелям откуда-то стала сочиться вода. Это пустяки.

Из головы не выходит Галкин. Как он мог решиться на такое? Нет, это не отчаяние труса. Это осознанное предательство: ведь он задраил обе двери центрального поста, чтобы никто не мог помешать ему. Товарищи заявили: лучше смерть, чем позор плена. А он, спасая свою шкуру, решил продать их. Как и всякий изменник, он выбрал самый тяжелый момент, чтобы ударить в спину. Наше счастье, что Алексеев и Мироненко спали в радиорубке и открыли нам двери. Иначе... Страшно было подумать, что было бы иначе.

И как мы просмотрели, что среди нас жил такой мерзавец? Что мы знали о нем? Груб, дружить не умеет, теряется в моменты опасности. И все. Думали, дело поправимое. Мало ли людей менялось на глазах в лучшую сторону? А глубже не заглянули. Не заглянули в черную душонку, мыслей его черных не разгадали. И чуть не поплатились за это.

До слез обидно, что не пристрелил гада.

Но изменнику нигде не спастись от возмездия. Так было во все времена. Так будет всегда. Уже в конце войны, когда наши войска вступили в Германию, Галкин, которого гитлеровцы пригрели-таки под своим крылышком, попал в руки советского правосудия. Он получил по заслугам. Такова участь всех предателей. Иного конца для них нет и быть не может.

...Отлеживаемся на грунте. Запасы электроэнергии иссякают. Плотность электролита снизилась до тринадцати градусов - в нормальных условиях никогда бы не допустили этого: если разрядить аккумуляторы сверх меры, они могут навсегда выйти из строя.

Вражеские корабли делают еще заход. На этот раз бомбы рвутся далеко в стороне. Значит, противник потерял нас. И не найдет, пока будем лежать на дне. Но, разумеется, если в лодке будет абсолютная тишина. Обхожу людей, прошу как можно меньше шуметь.

Во втором отсеке увидел плачущего Гусева. Это трюмный, один из подчиненных Галкина. Спрашиваю, что случилось.

- Обидно, товарищ командир. Ведь для нас, матросов, он старшиной был...

В тихий разговор включаются и другие моряки. Все жалеют, что не удалось расправиться с предателем.

Враг не унимается. Корабли снова над лодкой. Бомбы рвутся очень близко. Одна их них даже упала на палубу, но к счастью, не взорвалась. Лодку подбрасывает, как мячик. Опять сидим без света. Через сальники и швы вода начинает проникать внутрь корпуса. Лопнуло несколько аккумуляторных баков. Вышли из строя все глубиномеры.

Два часа непрерывно бомбили нас. Два часа мы провели как в аду. Но люди, уставшие, измотанные, задыхающиеся от недостатка кислорода, борются. И откуда только силы берутся! Электрики Гримайло, Савельев и Бойцов успевают быстро отключить лопнувшие баки аккумуляторов, и поэтому ни один из них не воспламенился. Трюмные, матросы, торпедисты немедленно прекращают поступление воды, где бы она ни пробилась. Одна мысль владеет всеми: выстоять, спасти корабль, хотя бы для того, чтобы передать командованию собранные нами

сведения.

А гитлеровцы потеряли всякое терпение и не жалеют бомб. При всей трагичности нашего положения именно это нам на руку. Несмолкающий грохот бомб, лишивший вражеских акустиков возможности прослушивать лодку, позволяет нам запустить помпы, откачать лишнюю воду, удифферентовать корабль. Дифферентовка в таких условиях потребовала от нашего инженера огромного искусства. Справился он с задачей блестяще.

Осторожно, ползком уходим с проклятого места. Взрывы отдаляются. Люди веселеют. Об этом я сужу по поведению Широбокова, который для меня вроде барометра, по которому можно судить о настроении большинства экипажа. Неугомонный радист высовывается из радиорубки и тихонько, но выразительно поет:

Нам не страшен серый волк...

Все в центральном посту засмеялись. Только боцман Рашковецкий показал Широбокову широкую ладонь с растопыренными пальцами (пять нарядов!).

Когда кораблей противника совсем не стало слышно, подвсплываем под перископ, чтобы точнее определить свое место. Первое, что я увидел на поверхности моря,- это четыре дозорных корабля. С тралами за кормой они ходили над тем местом, где мы до этого лежали на грунте. Наверное, считали нашу лодку потопленной. Что ж, пусть. Поворачивая перископ, увидел еще четыре корабля. Из их труб вырвались густые клубы дыма. Корабли двинулись в нашу сторону. Неужели заметили?

Ныряем на глубину сорока пяти метров и уходим подальше от греха.

С наступлением темноты снова осмотрел горизонт. Ничего подозрительного. Да и видимость плохая, много не увидишь. Акустик тоже ничего не слышит.

Всплыли. Выскакиваю на мостик и пячусь от неожиданности: неподалеку маячит множество вражеских катеров. А они уже мчатся к лодке.

- Срочное погружение!

Мгновение - и задраен люк, заполнена цистерна быстрого погружения. Палуба уходит из-под ног - так быстро опускается лодка.

Уходим на предельную глубину. Приказываю штурману курс проложить так, чтобы поскорее лечь в какую-нибудь глубокую яму.

И снова мы без света и глохнем от близких взрывов. Что-то неладное с цистернами. Лодка клонится на нос, а помпу запустить нельзя: ее шум выдаст нас. Приказываю всем

свободным морякам перебраться из носовых отсеков в кормовые. Помогло. Лодка выпрямилась.

Ложимся на грунт. Вражеские корабли по очереди заходят и сбрасывают бомбы. Но устанавливают их взрыватели, видно, наобум. Порой взрывы над самой нашей головой, но слишком высоко: только осколки падают на надстройку.

Ушли корабли. Всерьез ли? Может, выжидают... Мы тоже ждем. Молчим. Чтобы при ходьбе не шуметь, матросы сняли обувь, обмотали ноги тряпками, на палубу набросали ветошь.

Даже Титов научился передвигаться бесшумно, тот самый Титов, которому всегда доставалось за неуклюжесть, за то, что без конца бьет посуду...

Вместе с Васильевым прослушиваю горизонт. Нам нужно всплыть, дать людям воздух. Смотрю на товарищей. Бледные, мокрые от пота лица. Кое-кто спит. Но какой это сон? Скорее, бред, обморок. Трюмный старшина Макаров бормочет в забытьи:

- Испортилась... Помпа испортилась...

Ему совсем плохо.

Сменившись с вахты, уснул электрик Савельев. Дышит часто и тяжело. На губах розовая пена. Титов будит его, потчует консервированным виноградом. Проглотив несколько ягод, электрик снова засыпает. Теперь ему легче.

Кое-кто уже начинает заговариваться, утрачивает контроль над своими действиями. Вон фельдшер Андреенков поднимается с койки, бредет по отсеку. Глаза открыты, а ничего не видит. Толкнулся в закрытую дверь, побрел обратно и снова лег.

Мы не знаем, когда наступит смерть от удушья. По теоретическим расчетам, нам полагалось задохнуться после трех суток пребывания под водой. А мы живем уже четвертые сутки. Причем многие держатся еще довольно сносно. Тот же Ильин, например. Это вообще удивительный человек. Он умеет найти в себе силы тогда, когда у других совсем их не осталось. В дизельном отсеке - я это вижу в глазок - на ногах он один. Остальные лежат и сидят в самых различных позах, закрыв глаза и судорожно глотая воздух. Ильин ходит между обессилевшими людьми, как заботливый отец укрывает, поправляет подушки под головами, укладывает поудобнее.

Или взять нашего замполита Цейшера. Тоже все время обходит отсеки и для каждого человека находит теплое, ободряющее слово.

Коммунисты... Они и сейчас своим спокойствием и выдержкой служат примером всему экипажу. Надо прямо сказать: благодаря им держится жизнь в лодке. и Акустик Васильев вполголоса рассказывает кому-то:

- Слышу, как катятся бомбы по палубе катера, падают, шипят в воде. Сейчас взрыв! Тогда я сбрасываю наушники, чтобы не оглушило, а потом снова надеваю и слушаю...

Голос ровный, уверенный, уже он успокаивающе действует на слушателей...

Крепится и штурманский электрик Сорокин, который впервые участвует в боевом походе. Матрос чувствует на себе мой внимательный взгляд и старается не показывать, что ему тяжело. Огромными своими руками он ворошит тончайшие проволочки, исправляя поврежденный гирокомпас. Ему помогает помощник командира Пенькин, который сам когда-то был штурманским электриком. Пенькин копается среди проволочек и шестеренок и все время шутит. Матросы слушают его.

А дела у нас плохи. Задыхаемся все сильнее. Немеют пальцы, деревенеют подошвы ног, тело покалывает иголками.

Наверху тишина. Можно ли верить в нее?

Во второй половине дня акустик услышал шум винтов. Прошли два корабля. Они, видимо, стояли поблизости без хода: ждали, не дадим ли знать о себе. Сейчас они уходили.

Дождались, пока шум их не замер вдали. Лодка оживает. Люди занимают места. Приказываю откачать из уравнительной семь тонн воды.

Лодка на дне моря не становится на якорь. Незачем. Просто принимают в уравнительную цистерну пять - семь тонн воды, и отяжелевшая лодка плотно ложится на дно моря.

Сейчас мы должны избавиться от лишнего груза. Воду откачиваем постепенно, с перерывами: несколько минут работает помпа, затем ее выключаем, и акустик слушает, не появились ли вражеские корабли.

Семь тонн откачано. Пускаем оба электродвигателя малым ходом назад. Дрожит лодка, а с места не двигается. Приказываю дать средний. И опять никакого результата. Что ж, бывает, на илистом грунте засосет лодку, и она не может сразу оторваться. Осушаем всю уравнительную цистерну. Откачиваем часть воды из дифферентных цистерн. Прибавляем обороты электродвигателей. Не отрывается лодка. Проверяем еще раз весь корпус. И обнаруживаем, что тубусы всех входных люков заполнены водой. (Тубус - широкая труба, которая отделяет верхнюю крышку люка от нижней. В нее вмещается несколько тонн воды.) А попала она сюда потому, что в результате бомбежки потекли верхние крышки входных люков. Пришлось откачать и часть пресной питьевой воды. Только после этого лодка оторвалась от грунта.

Всплыли. Море - как зеркало, на вечернем небе ни облачка. Видимость такая, что и северный и южный берега залива

просматриваются без бинокля. Вдали маячат несколько катеров. Ведут себя спокойно, значит, нас не видят. Приступаем к форсированной зарядке батареи. Заработал компрессор, нагнетая в баллоны сжатый воздух. Передали командующему флотом радиограмму об обстановке и о своих неудачах с прорывом сетей.

Не прошло и часа, как катера заметили нас. Открыли артиллерийский огонь, на полном ходу помчались к нам. Ложимся на грунт. Катера бомбят море в стороне: видно, не успели запеленговать нас.

Три ночи пытались мы произвести зарядку батареи в этом районе, и каждый раз корабли противника загоняли нас под воду. Запас электроэнергии уменьшался, в отсеках снова стало тяжело дышать. Мы уже давно не ели ничего горячего, даже чай не кипятили - берегли энергию, да и каждая кружка воды теперь была на учете после того, как почти все содержимое питьевой цистерны пришлось выкачать за борт, чтобы оторваться от грунта.

Строевой Титов радовал нас всех. Он был такой же, как всегда,жизнерадостный, бодрый. С шутками и прибаутками раздавал подводникам сгущенное молоко, белые сухари, шоколад - такое меню устанавливалось только при кислородном голодании.

Мы уже получили приказ возвращаться в Кронштадт. Но чтобы отправиться в путь, надо зарядить батарею хотя бы до двадцати пяти градусов плотности электролита. А нам не дают всплыть...

Собираю людей, разъясняю им положение. Говорю, что нас ожидают новые трудности.

- Но я надеюсь на вашу поддержку. А я обещаю вам, что как бы трудно ни было, все равно приведу лодку в базу, хотя бы на буксире.

Северо-восточнее маяка Кэри есть минное заграждение, которое состоит, насколько нам известно, только из гальваноударных мин и не очень плотное. Кораблей на нем мы не видели. Решили идти туда. Конечно, это большой риск всплывать на минном поле, но надо как-то зарядить батарею и провентилировать отсеки.

В центр минной позиции пробрались благополучно, лишь один раз задели минреп. Переменными курсами обследовали квадрат стороной в одну милю. Своими боками удостоверились, что мин в этом квадрате нет. Ночью (она была светла как день) всплыли под рубку и приступили к зарядке. Чтобы наблюдать, не сносит ли нас с места (а снести нас может на мины!), бросили на тонком тросе балластину - тяжелую чугунную чушку. По натяжению троса и проверяли дрейф. Для успокоения души взяли

и ограничительные пеленги на маяк Кэри.

В первую ночь пробыли на поверхности часа полтора. На вторую ночь только всплыли, нас атаковали два вражеских самолета. На третьи сутки нам тоже не дали долго пробыть в надводном положении. И пришлось провести нам на этом минном поле десять дней. Почти каждую ночь вражеские самолеты по нескольку раз загоняли нас под воду. Но корабли противника на минное поле не совались. Нам удалось довести плотность батареи до двадцати восьми градусов. С таким запасом энергии можно дойти до Лавенсари.

Оставаться дольше во вражеских водах было опасно. Нас могли бы в конце концов выкурить с минного поля, враг изо дня в день подтягивал сюда все новые силы. К тому же моряки смертельно устали за двадцать суток непрерывного напряжения.

Как мы потом узнали, фашистское радио за это время несколько раз сообщало о потоплении нашей лодки. После выхода Финляндии из войны мне в Хельсинки довелось беседовать с одним офицером противолодочной обороны финского флота. Не зная, кто я, он мне объяснил, водя карандашом по карте:

- Вот здесь была потоплена советская подводная лодка "Щ-303" днем двадцать первого мая, когда она всплыла. А для преследования и уничтожения других лодок были организованы специальные отряды.

Мой собеседник считал, что еще одну подводную лодку потопила авиация в районе минного поля и что вообще сетевое заграждение в мае пытались прорвать несколько наших лодок - и все они были уничтожены. У страха глаза велики! На самом деле в этом районе в то время действовала лишь одна "Щ-303"...

Сколько раз фашисты "уничтожали" нас! А мы живы. Не зря Цейшер как-то пошутил:

- Если надо, настоящие большевики и с того света возвращаются!

Решено: днем отдохнем как следует, а ночью тронемся к родным берегам. Впервые за много дней инженер-механик разрешил приготовить горячий обед. В двенадцать часов раздалась команда:

- Отсеки приготовить к обеду!

Когда я вошел в отсек, который во время обеда становился у нас кают-компанией, то увидел, что стол накрыт празднично. Тут был даже торт с надписью "35 лет".

Я с недоумением оглядел присутствующих:

- Разве сегодня праздник какой-нибудь?

Помощник в ответ поздравил меня с днем рождения.

В хлопотах и тревогах я совсем о нем забыл. А они, мои боевые друзья, не забыли! Горячая волна благодарности захлестнула грудь.

Посидели в тесном кругу. Вспомнили о доме, о семьях.

После обеда отдыхая в пятом отсеке, мысленно окинул всю свою жизнь. 35 лет!.. Много пережито за это время..

Я знал нужду - у моего отца, простого рабочего, было восемь детей. Таких многосемейных освобождали от службы. Но в 1916 году его, как участника забастовки текстильщиков, забрали в солдаты и отправили на фронт. И вовсе голодно стало нам. Мать, ткачиха, работала по двенадцать часов, а получала гроши.

После Октябрьской революции свободно вздохнул трудовой люд, хотя и было трудно - молодая Советская власть отбивалась от врагов, от голода, тифа, разрухи. Не до учебы мне было. Окончив пять классов, пошел на нарофоминскую текстильную фабрику, где работали все родичи. Вступил в комсомол. Как и все мои сверстники, боролся с последками проклятого прошлого - бандитами и нэпманами, неграмотностью и невежеством. В двадцать девятом году был уже коммунистом, ездил по селам, помогая сельской бедноте объединяться в колхозы, отбивался от кулаков и их подпевал, а бывало, и слышал за спиной лай обрезов.

Потом армия. Мечтал о флоте, попал в пехоту. Но командование учло мое заветное желание, направило в военно-морское училище. Было очень трудно: не хватало знаний. Помогли командиры, преподаватели, товарищи.

В 1936 году окончил учебу, послали на подводную лодку "Щ-303" штурманом. А теперь вот уже четвертый год я командую этим кораблем. Отвечаю за выполнение боевой задачи, за корабль, за людей.

Путь многих - от рабочего или крестьянина до командира.

Я познал счастье от сознания, что мне доверяют, что живу полной жизнью, что есть мне что защищать - своих детей, свои мечты, свою родную власть, которая сделала меня человеком.

Едва ночью мы выползли с минного поля, напали катера, и пришлось вновь спасаться среди мин. Срезав угол минного заграждения, вышли с другой стороны. Фарватером, рекомендованным штабом флота, добрались до Нарвского залива. Это было 7 июня. Приступили к форсированию гогландской противолодочной позиции. Когда мы шли через нее на запад, много раз касались минрепов. Поэтому на этот раз я решил идти не серединой минного поля, поставленного немцами между банками Неугрунд и Намси, а по восточной его кромке.

Медленно продвигались вперед на предельной глубине, имея

под килем всего несколько метров. Но и этот путь оказался нелегким. Мы со счету сбились, сколько раз корабль задевал минрепы. Маневрируя, с трудом уклонялись от страшной опасности.

Запас электроэнергии подошел к концу. Плотность электролита упала до девяти с половиной градусов. Дальше идти нельзя - погубим аккумуляторы. Даю в штаб радиограмму, чтобы нас встретили тральщики в районе банки Намси.

Легли на грунт. В указанное штабом время поблизости послышался шум винтов, какие-то взрывы. Мы подумали, что нас опять встречают корабли противника, как это было в 1942 году. Дождались, пока все стихло, а ночью всплыли, немного подзарядили батарею и самостоятельно направились к Лавенсари.

Штаб сообщил новый район встречи. В ночь на 9 июня акустик услышал шум многих винтов. Мы поняли, что это идут наши. Всплыли. Я вышел на мостик. Вдохнул полной грудью свежего морского ветра и вдруг почувствовал, что все поплыло вокруг. Еле устоял. А сигнальщик вылез из люка и тут же упал в обморок. Сказалось долгое кислородное голодание.

Корабли окружили лодку. Отовсюду слышно "ура" в честь нашего возвращения. Нас уже считали погибшими. И не удивительно: мы почти месяц пробыли среди вражеских мин и сетей и почти не имели возможности сообщить о себе. За это время на лодку было сброшено более двух тысяч глубинных бомб. Среднее нахождение под водой - двадцать три часа в сутки.

К лодке приблизился торпедный катер, на котором находился мой друг, командир дивизиона торпедных катеров Герой Советского Союза Сергей Осипов. Я упрекнул его: почему они не защитили нас вчера от бомбежки у банки Намси. А он мне говорит с горькой усмешкой:

- Иван, тебя никто не бомбил, это мы сами подрывались на минах.

Вечером "старушка" "Щ-303" ошвартовалась у пирса Лавенсари. Нас обступили моряки. Все искренне радовались нашему "воскресению". Ко мне подошел командир дивизиона тральщиков капитан 3 ранга Михаил Апарин, мой друг еще по училищу.

- Здравствуй, Иван!- обнял он меня.- Скажу честно, уже не ждали.

С болью в сердце я узнал, что все остальные лодки, под командованием Евгения Осипова и Павла Кузьмина, вышедшие вслед за нами, ничего не дают о себе знать.

Позднее стали известны подробности гибели "Щ-408". 19 мая,

не дождавшись от нас радиограммы о форсировании второй минной позиции, командование приказало Кузьмину выйти в море. Через три дня лодка донесла, что получила незначительное повреждение. Ввиду того, что противник не дает зарядить батарею, Кузьмин просил выслать авиацию. Больше донесений от него не поступало. И только после выхода Финляндии из войны мы узнали, что вражеские корабли трое суток преследовали советскую "щуку" в районе маяка Вайндло. После того как весь запас электроэнергии был израсходован, подводники всплыли и вступили в артиллерийский бой с пятью фашистскими катерами. Неравная схватка длилась два часа. Советские моряки потопили два катера, но и лодка получила несколько попаданий в прочный корпус и затонула. Наши товарищи сражались до последней минуты. Они геройски погибли, но не спустили флага перед врагом.

В ночь на 10 июня в сопровождении тральщиков и катеров-охотников, под прикрытием истребительной авиации мы начали переход в Кронштадт. На траверзе мыса Колгомпя в атаку на нас устремились вражеские торпедные катера. Охотник, на борту которого находился командир дивизиона капитан 3 ранга Иван Андреевич Бачанов, мой давний задушевный товарищ, повернул навстречу противнику и открыл огонь. Это вынудило фашистов выпустить торпеды с большого расстояния. Заметив торпеды, Бачанов направил свой корабль им наперерез в расчете ценой своей гибели прикрыть нашу лодку. Но, увидев, что мы вовремя отвернули, Бачанов изменил курс и снова вступил в бой с катерами противника.

Через полчаса наш эскорт атаковали вражеские самолеты. Барражировавшие над нами истребители быстро отогнали их. Два "юнкерса", объятые пламенем, врезались в залив.

Только на следующий день мы прибыли в Кронштадт. Подводники сходят на берег, оглядывают все вокруг повлажневшими глазами, ощупывают руками землю.

- Комарики!- восклицает кто-то удивленно и радостно, увидев кружившихся над нами комаров.

Оказывается, можно радоваться и комарам! Ведь большинство подводников много дней не видели солнца и звезд, не дышали свежим воздухом.

Спустя много лет после войны я с радостью узнал, что гвардейский флаг "Щ-303" поднят на одной из современных подводных лодок Военно-Морского Флота. Личный состав этого подводного корабля с честью хранит традиции экипажа гвардейцев "Щ-303".

Г. Щедрин. Прыжок через Атлантику

Григорий Иванович Щедрин, вице-адмирал в отставке. Герой Советского Союза. В годы Великой Отечественной войны командовал гвардейской Краснознаменной подводной лодкой "С-56", совершившей первое кругосветное плавание в истории советского подводного флота. "С-56" потопила десять и повредила четыре транспорта противника.

Ныне подводная лодка "С-56" поднята на пьедестал Вечной Славы во Владивостоке.

Огневой 1942-й на исходе... Тревожным он и тяжелым выдался для нашей страны. На Волге, у Сталинграда, в предгорьях Кавказа, на берегах Невы и Черного моря решается судьба Родины, напрягшей все силы в единоборстве с фашистским зверем. "Ни шагу назад!"- все чаще и чаще появляются в газетах статьи с этим призывным и тревожным заголовком. Войска Советской Армии, черноморцы, каспийцы, моряки Краснознаменной Балтики, североморцы, партизаны, весь наш народ от мала до велика не на жизнь, а на смерть борются с гитлеровским нашествием. У нас здесь, на Дальнем Востоке, фронт. Правда, пока не действующий, но Дальневосточный фронт, преобразованный из Дальневосточного военного округа. Глубокий тыл - это видимость. Японцы явно ждут, когда им выступить.

Неустойчивое у нас равновесие. По обе стороны границы пушки заряжены, торпеды на корабли и самолеты приняты, оборонительные минные заграждения выставлены, траншеи отрыты. Уже сейчас японцы топят наши транспорты.

Потенциально фронт, формально тыл... В войну каждому человеку призывного возраста неуютно вдали от главных событий. Еще хуже чувствуем себя мы профессиональные военные. Я не могу отделаться от навязчивой мысли: "Они там, на переднем крае, и твоя семья - тоже, а ты здесь, в тылу". Это был внутренний голос собственной совести.

Возвратился на лодку с намерением проситься на действующий флот. От бывшего своего комдива Романа Романовича Гуза получил письмо. Он на Черном море и уже бьет фашистов. Мне от него отставать негоже...

Ревизия механизмов в лодке идет полным ходом. Многие из них разобраны или ставятся на резиновые амортизаторы. Что особенно радует - это монтаж устройства беспузырной торпедной стрельбы. С его установкой у противника резко уменьшится возможность обнаружить нас в точке залпа, так как воздушного "пузыря" торпедные аппараты при выстреле давать не будут.

И вдруг, не совсем ко времени, как нам казалось, приказано всему дивизиону стать в док.

По мере осушения дока оголяются его бетонные стены, сверху донизу исписанные названиями доковавшихся в нем кораблей и судов. Некоторые надписи не пощадило время.

Вдруг в день постановки нам ставится задача: в двухнедельный срок не только с докованием, но и с остальным ремонтом уложиться.

Офицеры, сравнив объем работы со сроками ее выполнения и наличием людей, схватились за головы. Все просят подкреплений. А где их взять? Отвечаю, что большими силами всяк повоюет. Попробуйте ту же задачу решить малыми: справитесь - молодцы, нет - грош вам цена.

20 сентября прибежавший в док рассыльный срочно вызвал Трипольского с командирами и комиссарами лодок к комбригу. Нас уже там ждали. Капитан второго ранга Родионов пригласил к себе в кабинет, где находился полковой комиссар Федосеев. Предложив нам сесть, командир бригады поинтересовался положением дел с докованием, ревизией механизмов и модернизацией каждой лодки.

Мы доложили то, что есть.

- Вы правы, времени действительно мало. Поэтому не станем его тратить попусту. А о реальности сроков поговорим после ознакомления с одним важным документом.

Комбриг открыл лежащую перед ним на столе папку и ровным голосом, четко и внятно прочел выписку из приказа народного комиссара ВМФ, прозвучавшую лучше всякой музыки, потому что в ней с предельной лаконичностью излагалась самая сокровенная наша мечта.

Теперь мне точно известно, что это было ответом на решение Государственного Комитета Обороны СССР об усилении корабельного состава Северного флота за счет перевода с Тихоокеанского шести подводных лодок. Знаю также, что в этом приказе наркома было написано о том, что подводным лодкам: "С-51", "С-54", "С-55", "С-56", "Л-15" и "Л-16" произвести скрытый переход из своих баз в Полярное через Панамский канал с готовностью выхода для подводных лодок типа "Л" к 25 сентября, типа "С" к 5 октября 1942 года. Помню также, что пополнение запасов и необходимый ремонт нам предписано было производить в портах: Петропавловске-Камчатском, Датч-Харборе, Сан-Франциско, Панаме, Галифаксе, Рейкьявике. Определен и порядок подчиненности.

До Петропавловска-Камчатского наши подводные лодки подчиняются Военному совету ТОФ, а с момента выхода из Петропавловска и на переходе до Англии и Исландии поступают в непосредственное подчинение народному комиссару ВМФ. На

переходе из Англии и Исландии в Полярное лодки подчиняются Военному совету Северного флота.

Нам было зачитано все, но без упоминания о подводных лодках типа "Л". О них мы еще долго ничего не знали. Стараясь не упустить ни единого слова из приказа, мы все же успели переглянуться. Причина спешки с докованием и ремонтом теперь ясна: идем воевать.

Командир дивизиона посмотрел на меня и чуть заметно мне подмигнул. Я его понял. На днях у нас состоялся разговор о моем желании проситься на действующий флот.

Убедившись в уяснении нами задачи, Родионов обратил наше внимание на срок готовности, который он изменить не вправе. Кроме того, в препроводительной к приказу требовалось от нас представить уточненный маршрут и график перехода. В заключение он потребовал соблюдать строгую секретность оглашенного нам документа.

На это обратил внимание и комиссар бригады. Никто, не исключая нашего личного состава, не должен догадываться, какого рода задание нам предстоит выполнить. Это наш служебный и партийный долг.

В части помощи людьми капитан второго ранга заявил, что он ее оказать не может, а с точки зрения сохранения тайны делать этого и не стоит. Рассчитывать надо лишь на свои силы.

В другое время отказ комбрига в помощи, вероятно, очень бы огорчил нас. А теперь мы и сами способны своротить горы без всякой посторонней помощи.

Выйдя в коридор, мы готовы были пуститься в пляс, хотя штаб и не место для танцев. Нас догнал Трипольский и спросил:

- Ну, как, славяне? Довольны?

Довольны ли мы? Это не то слово! Сушкин и тут оказался верен себе:

- Ни одна лодка в мире в таком переходе не участвовала. А целым дивизионом и подавно никто кругом света не ходил. Нам первым поручили проложить самую длинную борозду в океане!

Радость не затмила ответственности за порученное дело. Работ на лодке непочатый край.

Сложно все получается. Тайна, конечно, хорошо. Мы в ней заинтересованы, но из-за нее на полноценную помощь штаба, политотдела и органов снабжения рассчитывать нельзя. Личному составу тоже ничего не скажешь.

Нам разрешено к разработке маршрута привлечь штурманов, обязав их молчать об этом словно рыбы. Они же выписывают необходимые навигационные пособия.

Штаб не дал официальной версии нашей спешке и

подготовке, мы придумали ее сами, с видимой неохотой "признаваясь" кое-кому о предстоящей переброске на Камчатку.

В трудном положении оказался Д. К. Братишко. Его жена Надежда Васильевна с дочками Таней и Людмилой, родившейся в войну в Ленинграде, вырвались из блокадного города, оправились от дистрофии и выехали во Владивосток. Приедут, а нам в поход. Но Дмитрий Кондратьевич принял как личную обиду намек комдива на то, что по семейным обстоятельствам можно перевестись на другую лодку.

- Разве я плохой командир? Недостоин воевать? Нет, свою "пятьдесят четвертую" добровольно никому не уступлю. Перевода мне не надо! Надя меня поймет, и дочки потом поймут.

Народный комиссар в своем приказе требовал совершить скрытый переход, и мы старались выполнить его приказание, хотя встретились с большими трудностями. Классической схемы скрытности при следовании океаном: днем - под водой, ночью - идти в надводном положении, производя зарядку аккумуляторов,- не получается. На трех из четырех лодок очень изношены батареи, они имеют пониженную электроемкость со всеми вытекающими последствиями: обильное газовыделение, высокая температура электролита. Заменить батареи нет возможности. Аккумуляторные заводы, эвакуированные с прифронтовой зоны на восток, продукции еще не дают, а запаса на флоте не оказалось.

Наибольшую часть пути лодки пройдут над водой в крейсерском положении. Риск обнаружения нас противником, а следовательно, и возможность атак с его стороны во много раз возрастает, но другого выхода нет. Опасность будем нейтрализовывать хорошо организованным наблюдением за морем и воздухом, умелым уклонением от атак из-под воды и с воздуха, маскировкой курса, соблюдением радиомолчания и другими мерами, внесенными нами в план. Одной из мер скрытности в подготовительный период и было сохранение его в тайне.

Командирам кораблей, как и всему личному составу, достается крепко. Днем мы в доке, в обеденный перерыв - у штурманов, а вечером нас собирает комдив, где мы изучаем обстановку по маршруту перехода или планируем боевую подготовку, чтобы в пути не потерять бойцовских качеств.

Обстановку на своем театре знаем неплохо. Япония воюет не с нами, но и по отношению к нам она ведет себя вызывающе и провокационно. Потопили несколько наших судов, в том числе "Перекоп", "Майкоп", "Ставрополь", где находился мой друг и соученик А. А. Кирий.

Японские надводные корабли и подводные лодки обнаруживались у берегов Приморья, самолеты периодически ведут разведку нашего побережья. В их базы иногда заходят германские лодки. Одна их них вышла из Хакодате в "неизвестном направлении" почти одновременно с нами. В проливах постоянно выставляются корабельные и воздушные дозоры, в том числе в Лаперуза и Курильских проливах. По всей акватории Японского моря встречаются плавающие мины, видели их также в Охотском море и Тихом океане.

С момента нападения на Перл-Харбор Япония находится в состоянии войны с США, и с этим надо считаться. Алеутские острова, вдоль которых пролегает наш маршрут, являются зоной военных действий. Подводные лодки действуют и гораздо восточнее, где нам предстоит идти. Две из них обстреляли Сан-Франциско. Самолеты с некоторых лодок типа "И" подожгли лесные массивы штата Орегон, видели их у Лос-Анджелеса и в Панамском заливе. Так что Тихий океан - не такой уж и тихий. В Атлантике опасностей еще больше.

Учитывая обстановку, Трипольский принял решение иметь в дивизионе две тактические группы. Одной из них в составе "С-55" и "С-54" командует Сушкин, двумя остальными - сам комдив, держа брейд-вымпел на "С-51". Между базами переходы совершать группами, одним маршрутом, с суточным интервалом друг за другом. Из Владивостока первой выходит тактическая группа Сушкина.

Пытаемся как можно глубже уяснить себе правительственное задание. Переход не самоцель, а всего лишь ближайшая задача. В Полярное идем потому, что нужны Северному флоту. Зачем? Конечно же, не только для устрашения врага лишь одним своим присутствием. Нам предстоит воевать, решать те же задачи, что и североморским подводникам.

Дивизион занимает ведущее место в боевой подготовке, но никто из нас не самообольщается. Наш командирский опыт подводного плавания, несмотря на участие в "автономках", а тем более опыт экипажей, ограничивается акваторией Японского и лишь отчасти Охотского морей. Оба они бурные, изобилуют туманами, кое-где действуют быстрые течения. И все же им далеко до океанов, которыми нам предстоит идти.

У нас отсутствует опыт плавания в условиях резких изменений солености и плотности воды, эксплуатации оружия, механизмов и устройств в тропической жаре, при высоких температурах воздуха и забортной воды.

Исходим из того, что на Северный флот надо привести корабли в технически исправном состоянии и подготовленными к

боевым походам, а не к постановке в ремонт и прохождению длинного учебного курса. Значит, океан и моря должны стать нашими "университетами", в которых, ни на йоту не теряя старых, уже приобретенных знаний, добыть новые. Дальние плавания называют школой мужества, но мы очень хорошо знаем, что сами по себе, автоматически они не несут нужных знаний и навыков. Самотеком, если и приходят, то накапливаются крайне медленно. Чтобы ускорить и упорядочить процесс познания, надо заниматься планированием боевой подготовки. Она будет проводиться на всем переходе, в любую погоду. Этого требуют от нас и обстановка и корабельный устав.

Если до выхода из дока мы вели бешеное наступление на сроки, то теперь перешли к непрерывному штурму. Устали до предела. Принимаем полный запас топлива, масла, трехмесячную норму продовольствия, обтирочного материала и других видов снабжения, грузим торпеды, снаряды, патроны регенерации. Выходили в море испытывать механизм, замерять скорости хода. Шумит в голове, покраснели глаза от усталости. Скорее бы домой - в море!

Выполнили необычную для командиров функцию. Съездили в финотдел вчетвером, получили по семи тысяч долларов на лодку, сложили их в портфели и закрыли в свои секретеры в каютах. Эта валюта нам на "мелкие расходы", как сказали финансисты. После этого командир бригады провел с нами последний инструктаж. "С-55" и "С-54" вечером уходят на рейд, а завтра утром следуют в Петропавловск-Камчатский. Мы с Кучеренко делаем то же самое сутками позже. Изменений в обстановке на театре нет.

Одинаковое настроение порождает одинаковые поступки. Когда Братишко снял фуражку и попрощался с городом, мы сделали то же самое. Возле пирса стоят наши красавицы. Две прогревают дизели, а "С-51" и "С-56" все еще лихорадочно грузятся.

Командир дивизиона сегодня объявил, с кем пойдут дивизионные специалисты. Он сам и дивштур В. Ф. Паластров у Кучеренко, дивмех Очеретин у Братишко, дивмин старший лейтенант Владимир Иванович Спицын с Сушкиным, а связист Леонид Васильевич Бондарюк со мной. Меня на два часа наконец-то отпустил, чтобы я мог устроить свои кое-какие личные дела, попрощаться с друзьями.

В городе заметили наши сборы. По принятым запасам поняли - идем далеко. Не знают лишь куда. Нельзя не оценить деликатности товарищей. Вопросов не задают, знают, что всю правду никто не скажет. Чтобы не привлекать к себе внимания, ни с кем не прощаемся, но... слухами земля полнится.

К отходу у нашего пирса собралась уйма провожающих. Пришли политработники, друзья, командиры, приехали заводские рабочие и инженеры.

Не знаю, ввели ли мы в заблуждение японцев, но наши желают нам стать гвардейцами, не зазнаваться, писать письма. Другие отводят в сторону и шепчут:

- При случае помоги туда перевестись. Согласен на любую должность, лишь бы воевать!

Трогательно: приехали двое друзей, опытные командиры, подошли с одним и тем же предложением:

- Возьми старпомом! Ты меня знаешь. Не пожалеешь - возьми!

Ловлю себя на мысли, что если бы самому не повезло, наверное, просился бы и так же завидовал кому-то, как сейчас по-хорошему завидуют мне.

Последние рукопожатия, крепкие объятия - и вслед за флагманской "С-51" отдаем швартовы. Бурун перед форштевнем и усами расходящиеся волны морщат зеркальную гладь бухты. Лодки легко скользят к выходу, оставляя едва заметную кильватерную струю. Мы видим горожан в порту, на дорогах, в трамвае. А видят ли они нас? У каждого свои дела! Да и мало ли туда и сюда ходит лодок. О нас, как и о воинских эшелонах, знают только те, кому положено. Так и должно быть.

Катер под флагом с тремя звездами идет к нам. Экипаж выстроен для встречи командующего флотом вице-адмирала Юмашева на верхней палубе. Вместе с ним прибыл начальник штаба флота контр-адмирал Богденко и начальник подводного отдела капитан третьего ранга Леонов. Обойдя строй и побеседовав с личным составом, командующий тепло попрощался с каждым и выразил уверенность, что тихоокеанцы с честью выполнят свой долг, куда бы ни послала их Родина.

- А куда вы пойдете, вам объявит командир на Камчатке!

Пригласив меня в катер, Иван Степанович вспомнил, что мы вместе служили на Черном море, когда он командовал дивизионом миноносцев-"новиков". Я удивился его памяти. Был я тогда краснофлотцем, секретарем комсомольской организации, к тому же пробыл на эсминце недолго. Командующий спросил о настроении, претензиях и нуждах. Пожелал счастливого плавания и сказал, что очень полагается на мой теперешний и прошлый опыт моряка дальнего плавания.

Проводив адмирала, погрузились для дифферентовки. Это заняло всего четверть часа. Расчеты оказались точными. Но в лодке - кошмар. Захламленность невообразимая: ящики, бочки, тюки, свертки, чемоданы. Не только яблоку некуда упасть, косточку от черешни не пристроишь. К кингстонам и помпам не

подберешься. Так плавать нельзя! Укладывать надо заново.

Комдив сообщил, что выход назначает с рассветом завтра и разрешил отдыхать экипажам, в чем мы очень нуждаемся. Свободные от вахт разобрали койки и заснули, не донеся голов до подушек. Люди выбились из сил. Но спят далеко не все.

Дорофеев и Игнатьев крепят лючки в надстройке, внимательно осматривают рулевые приводы. Рыбаков придирчиво проверяет механизмы и устройства своего обширного заведования. Над расчетами склонились Шаповалов и Иванов. Они устали не меньше других, но чувство партийного долга и личной ответственности за порученное дело взяло верх над усталостью. Приказал им отдыхать. Восстановление сил воина тоже дело ответственное.

В каюте, до отказа забитой книгами и "полным аттестатом" личных вещей, просматриваю ведомость нагрузки лодки и взятого на борт снабжения. Обдумываю, с чего начать и как проводить подготовку и воспитание экипажа на переходе. Сколько еще пройдет времени до моей первой команды "пли"? Зато с завтрашнего дня должны привыкать чувствовать себя на вражеском прицеле. Моя задача передать настороженность всему экипажу. Не страх, а настороженность, бдительность, постоянную готовность к немедленной атаке противника и уклонению от его атак.

Осторожно постучав в дверь каюты, Д. Т. Богачев протиснулся ко мне и сказал:

- Зашел на огонек! О чем думаешь, командир?

- О том же, о чем и ты, комиссар! Раз не спишь, садись, вместе думать будем!

Разговариваем вполголоса, чтобы не мешать отдыхающим, хотя их сейчас и пушкой не разбудишь. Советуемся, что и в какой последовательности делать. Дмитрий Тимофеевич шутит:

- Решаем давно решенное Лениным: "С чего начать?" и "Что делать?"

Поговорить есть о чем, потому что раньше на это не было времени: о боевой учебе, партийно-политической работе, о поддержании боеготовности, бдительности в море и на берегу, воспитании советского патриотизма и чувства интернационализма, особенно при нахождении за рубежом, верности присяге. Разошлись поздно, а уснуть не могу.

За безопасность плавания, корабль и жизнь каждого из сорока шести подчиненных я отвечаю перед командованием, партией, народом, собственной совестью и родителями, вверившими мне самое дорогое, что у них есть,- детей.

В 4 часа 30 мин 6 октября 1942 года авральный звонок.

Готовим корабль к походу, прогреваем дизели. Ночь звездная. Едва заметной сеткой кое-где по небу разбросаны перистые облака. Несет вахту побледневший полумесяц. Окантовывающий его белый круг - "гало", предвещает ветер. Рейд, порт, остров, корабли, сопки на берегу залиты ровным серебристым светом.

В городе, как в прифронтовой зоне, ни единого огонька. Привалившись к склонам сопок, он притаился и затих, будто часовой в ночном секрете. Белые стены зданий с темными косыми тенями придают ночному, предрассветному городу волшебную таинственность.

В 5 часов 40 минут прибыл катер с командованием бригады, чтобы пожелать нам доброго пути. Мы, в свою очередь, желаем всем своим товарищам успеха и благополучия.

Снялись с якоря, пристроились в кильватер флагману. "С-56" как бы замыкает собой строй дивизиона. Заря рассеяла остатки ночи и нежным пурпуром окрасила восточную часть горизонта. Голубизна неба и синий с темным отливом цвет воды подчеркивают сходство Босфора Восточного и Золотого Рога с их черноморскими тезками. Город в фате едва заметной белой дымки постепенно скрывается за мысом.

Сразу же перед глазами открылась "Эллада": сонм бухт, носящих названия героев древнегреческой мифологии: Диомид, Улисс, Аякс, Патрокл. И в каждой из них плещутся волны, синевой не уступающие эгейским и ионическим. Впереди, на выходе из пролива, небольшой крутобережный островок.

Красный вымпел, означающий "ясно вижу", взвился под клотиком сигнально-наблюдательного поста. А вслед за ним поднято сочетание флагов: "Желаю счастливого плавания!"

Благодарим, друзья! Сигнал сегодня особенно волнует. Хочется, чтобы наше далекое плавание и впрямь было счастливым.

С восходом солнца значительно посвежел ветер. Море закудрявилось белыми барашками. Небо заволакивает. Похоже, что погода меняется к худшему. Приказал крепить по-штормовому. Прошли пролив Аскольд. На видимости транспорт мористее нас, а в воздухе летают самолеты. Время 11 часов 5 минут. Удобный момент потренировать артиллеристов в наводке по морской и воздушной цели. Я вспомнил указания комдива - ни одного дня без боевой учебы - и приказываю:

- Вахтенный офицер! Объявить арттревогу!

Запускаю секундомер. Артиллеристы один за другим докладывали о готовности. Выслушав командиров орудий, Скопин доложил:

- Носовая и кормовая пушки готовы!

Гляжу на секундомер: две минуты тридцать пять секунд. Время не лучшее. Кроме того, трое выбежали по тревоге без касок. Ничего, войдем в норму, только попотеть придется. Ставлю задачу Скопину. Ориентируется быстро и командует толково. Учение прошло с пользой.

После обеда качка усилилась. У мыса Поворотного изменили курс, вышли за пределы залива Петра Великого. Кончился наш "малый каботаж", началось морское плавание - и волна стала выше и злее.

* * *

Объем этих записок не позволяет рассказать о всей "огненной кругосветке", поэтому остановлюсь лишь на одном эпизоде нашего плавания - переходе через Атлантику из западного полушария в восточное.

29 декабря 1942 года. Канадский порт Галифакс. Вечером в 19 часов от причальной стенки Адмиралтейской гавани отошла подводная лодка "С-51", за нею, замыкая строй дивизиона, как уходили из Владивостока, Петропавловска, Сан-Франциско, двинулась и "С-56".

Покидаем Новый Свет. До Европы каких-нибудь три тысячи миль. Англия, а там рукой подать до пока еще далекой, но всегда близкой сердцу Отчизны.

Настроение радостное, приподнятое. Это потому, что стартуем в "прыжке через Атлантику" и потому, что пришли добрые вести с Родины. Вечерние канадские газеты сообщили: советские войска вплотную подошли к Котельникову, успешно наступают на Среднем Дону, разгромлены целые корпуса и дивизии фашистов.

Идем в ночь. В голове колонны американский эсминец "Бернадоу", за ним Кучеренко с флагманом и мы. К 20.00 наша колонна уже в океане с потушенными огнями. На "С-51" едва мерцает затемненный кильватерный огонек. Проходим плавучий маяк "Самбро-1". Волны его раскачивают, и он подает звуковые сигналы, будто натужно стонет, дыша простуженными легкими.

Над водой клубятся тяжелые свинцовые тучи. Время от времени припускает дождь или мокрый снег. Качает. Ритмично стучат работяги-дизели. 1942-й будем провожать, а 1943-й встречать в Атлантике. Из шести земных континентов Атлантика омывает пять. Грузопоток по этой акватории огромный, потому здесь и рыскает наибольшее число "U-ботов", немецких подлодок, встреча с которыми не сулит ничего хорошего. Путь наш проходит по высоким широтам, недалеко от льдов, где располагается центр низкого атмосферного давления, - значит, рядом бушуют ураганные штормы, а у нас и без того расшатан

легкий корпус, меня это сильно тревожит.

За день до Нового года подморозило, и лодка обмерзла. Красиво, но опасно.

Миноносец потерял нас, а мы его. Встретились с ним в 10.00, а через пять часов прибыли в точку окончания эскортирования и распростились со своим провожатым, пожелав друг другу счастливого Нового года. "Бернандоу" повернул в Галифакс, а мы на восток - курс 76°. Видимость ухудшалась с каждым часом, и в полночь в густом тумане мы потеряли флагмана. Трипольский рассчитывал ночь пройти шестнадцатиузловой скоростью, а с рассветом погрузиться и "тянуть" три узла столько, насколько хватит емкости моей аккумуляторной батареи. Нам нужно было точно знать ее возможности на случай, если в Англии аккумуляторы для нас еще не готовы.

Но туман сгустился, и от наших планов осталось одно "алеканье" в микрофон по УКВ. Вскоре Александр Владимирович дал мне указание провести испытания самому, разрешил закрыть радиовахту внутридивизионной ближней связи и пожелал счастливого плавания.

Обледенение прекратилось. О водах, которыми мы шли, слыла недобрая слава. На планете не так уж много таких вот неприятных для моряков мест. Океан здесь всегда бурлив, видимость плохая: тут встречаются тепло Гольфстрима со студеными водами Лабрадора. Поэтому туманы в этом районе особенно густы. И будто нарочно к скалистым берегам мыса Рейс течения выносят айсберги.

Катастрофы у побережья острова Ньюфаундленд настолько часты, что на прибрежных скалах дежурят спасатели - профессионалы и добровольцы из местных поморов. Они зорко следят за движением судов, предупреждая об опасности зажженными факелами, спасая моряков и рыбаков с тонущих кораблей, рискуя собственной жизнью. В помощь себе ньюфаундлендцы вывели специальную породу собак, они вытаскивают тонущих людей из воды и даже помогают хозяевам тащить сети с моря на берег.

Туман меня не удивил, я его ждал. А вот ослабление волны и ветра - не иначе как затишье перед бурей. Зимой над северной Атлантикой постоянно бушуют штормы, а эта зима выдалась особенно суровой: и вдруг- почти штиль.

На мысе Рейс давно уже построен мощный световой маяк и одна из первых в мире морских радиостанций. Охраняя мореплавателей, маяк освещает бушующий океан, а его радисты прослушивают тревожный эфир. Именно отсюда с маяка Рейс мир узнал о катастрофе крупнейшего пассажирского лайнера своего

времени "Титаника", потрясшей все человечество. Операторы Рейса держали связь с начальником судовой рации Джоном Филиппсом с момента столкновения с айсбергом до трагической гибели парохода.

Наступил последний день тяжелого для страны 1942 года, и нам в западное полушарие он принес большую радость. Радисты приняли сводку Совинформбюро. Да какую!

На Котельническом направлении разгромлена и перестала существовать 4-я румынская армия, немецкий 57-й танковый корпус понес большие потери и окружен нашими войсками. На юго-западном направлении разбита 8-я итальянская армия из пяти дивизий и трех бригад, а также две немецкие и четыре румынские дивизии. Взято в плен более шестидесяти тысяч солдат и офицеров противника, захвачены большие трофеи.

Вот это новогодний подарок! Сводка отодвинула все на задний план. Начавшуюся довольно сильную качку никто, кроме офицера связи мистера Шриро, прикомандированного к нам, не замечал. Шриро лежал на койке во втором отсеке, чертыхался и "отдал концы" в подставленное ведро.

Стрелка барометра уходила вниз, и ничего хорошего мы уже не ждали. В 06 часов 30 минут я отдал приказ о срочном погружении, и через полминуты мы были под водой. А еще через четверть часа, точно на параллели мыса Рейс, на глубине 65 метров мы застряли между мачтой и трубой затонувшего корабля.

Вначале мы подумали, что это подводная скала или металлическая противолодочная сеть. Остановив электромотор, мы убедились в своей ошибке. Судя по крену, дифференту, скрежету металла о металл, носовая часть лодки прижалась к одной мачте, а корма к другой. Могла быть и не мачта, а дымовая труба, мостик или грузовые стрелы. Но это дело не меняло. "Утопленник" задал нам работы на два часа. Лейтенант Шриро, забыв о недавней морской болезни, прибежал в центральный пост и начал "допрос":

- В чем дело, господин капитан? Что случилось?

- Сам точно не знаю. Кракен, кальмар или осьминог захватили нас своими щупальцами и пока не пускают.

- А что такое кракен или кальмар?

Пока ему объясняли разницу между морскими монстрами, мы пытались освободиться от их крепких объятий, болтаясь в 65 метрах от поверхности океана и в 25 от его дна. Слушать под водой скрежет металла о металл очень неприятно, там за бортом что-то ломалось, но видеть через сталь прочного корпуса мы не могли. Когда я решился дать двумя электромоторами полный назад - лодка задрожала, затряслась... Вдруг раздался шум и

грохот, совсем как при валке деревьев в лесу, только железных. Мы сломали и свалили на себя мачту или трубу. Во всяком случае, то, что упало, оставило метки на краске наружных бортов и палубе, оборвало радиоантенны... Но главное - мы вырвались, не поломав ни винтов, ни рулей.

Два часа, проведенные в объятиях "ньюфаундлендского чудовища", натянули нервы до предела.

С каким кораблем мы столкнулись на дне океана, для нас навсегда останется тайной. Под чьим флагом он плавал, когда и отчего затонул, какой груз и куда вез, кто им командовал и какова судьба экипажа? Ничего этого мы не узнаем. Война с каждым днем увеличивает состав "придонного флота".

До обеда занимались тренировками и учениями, конечно, возбужденные приключениями в "мачтовом лесу". А после обеда была объявлена большая приборка, чтобы Новому году не оставлять в отсеках старой грязи. Тут-то и выяснилось, что мы "протабанили", не захватив из Галифакса елки. Я с претензией к Богачеву:

- Как же ты, Дмитрий Тимофеевич, такую промашку допустил?

- Канадцы продавали елки не вырубленные, а выкопанные с корнями и землей. Куда нам такую? А рубить - жаль! Стоят они хорошенькие, красивые, беспомощные, как девчушки. Не хватило черствости губить деревья!

- Ишь ты! А на фашистов ее хватит?

- Что ты сравниваешь несравнимое. Это - красота, а то - уродство!

Пришлось делать искусственные елки - из проволоки и выкрашенной зеленкой марли. Зато обед у нас получился по-настоящему праздничный...

Шриро обругал американцев, по его словам, не нюхавших войны.

- Англичане, перенесшие бомбежки с воздуха, эвакуацию войск через Ла-Манш, получающие продукты по талонам и карточкам,- только они могут понять трудности, испытываемые русскими. Янки на войне зарабатывают, а мы, британцы, разоряемся!

Это неприятно резануло ухо.

Ах вы, аршинные души! Гибнут миллионы людей, убивают детей, а вы "сальдо" подбиваете, "дебет" с "кредитом" сводите, доходы с расходами подсчитываете? Коммерция на крови!

Электрики произвели общий обмер батареи. Увы, емкость - лишь четверть спецификационной. "Газят" обе группы, как Этна и Везувий. Водорода в ямах будто в воздушном шаре. Опасный газ:

ничтожная искра- взрыв. Чтобы последний день 1942 года не стал и нашим последним днем, принимаем все меры предосторожности.

"Кашевары" Василий Митрофанов и Илья Жданов готовили новогодний сюрприз, ревниво охраняя небольшую кулинарную тайну. Наиболее активных "Шерлок Холмсов" из соседнего отсека они отпугивали чумичкой.

Дотянуть до темноты мы так и не смогли, всплыли в 17.00. Океан успел потемнеть, ветер усилился, волна стала высокою и злою. Погода испортилась, и пребывание под водой и возня с "подводным призраком" привели к отставанию от графика на восемьдесят пять миль. Правда, мы испытали батарею и теперь твердо знали - погружаться с нею надолго нельзя, поэтому лучше ее зарядить и больше не трогать. На зарядку уйдет полсуток.

Мы двинулись со скоростью двенадцать узлов.

Попасть в Новый год из старого оказалось нелегко.

Мне принесли две радиограммы. Британское адмиралтейство сообщило о немецких подводных лодках, обнаруженных в Атлантике. Три из них крейсируют на нашем курсе, и если они не покинут позиции, то завтра мы встретимся с ними. Неизвестный корабль с четырехзначными радиопозывными подавал SOS у мыса Доброй Надежды. Возможно, он был торпедирован лодкой. Между нами тысячи миль, и мы помочь ему ничем не могли. Война! Гибнет судно, груз, люди... На морской карте появится еще одна отметка - "предположительное место гибели".

Новогодний "подарок" приготовило нам и ведомство господина Геббельса. Германский передатчик на волне радиовещательной станции имени Коминтерна передал на русском языке сообщение о выходе наших лодок из Галифакса с указанием даты: "Три из них потоплены в Северной Атлантике, а две остальные преследуются доблестными морскими силами фюрера".

Старшина радистов, докладывая новость, воскликнул:

- Как же так, кого это они?!

Но сразу же спохватился: кому поверил - обер-вралю, который "занял" Ленинград и "уничтожил" наш Балтфлот?

- Товарищ Пустовалов,- наставляю я старшину,- гитлеровские пропагандисты пытаются запугать экипажи наших лодок, посеять страх и неуверенность. Идти к ним в помощники нам ни к чему. Ясно?

- Понимаю. Дальше радиорубки фашистское вранье не пойдет.

Итак, германская разведка осведомлена о нашем переходе. Шеф абвера адмирал Канарис - хитрая лиса и дело свое знает. Его

агенты не сводили с наших лодок глаз по крайней мере от Панамы, где нас "из рук в руки" передали им японцы. Ну что ж, в чернильнице нас уже потопили, пусть попробуют сделать это в океане.

В отсеках кипела жизнь - приборка, зарядка батарей, подбивка воздуха, на камбузе - изготовление секретного блюда вкупе с праздничным ужином. Редколлегия торопилась выпустить свежий номер "Дозора".

За два часа до полуночи высокая волна, незаметно подкравшись, затопила мостик, так что вся верхняя вахта вместе со мною промокла от ушанок до подметок.

В 23.30 столы были накрыты. На мостике меня сменил * Гладков. Коки уже обнародовали свой "секрет": четыре румяных новогодних пирога!

Ровно в полночь на мостике били рынду. По переговорным трубам я передал экипажу новогодние поздравления. На минуту поднялся наверх, чтобы поздравить "мокрую команду" верхней вахты, затем обошел все отсеки, пожелал всем счастья и скорейшей победы над фашизмом.

Больше всего мне понравилась "елка" в седьмом отсеке, возвышавшаяся посреди горки ржаных сухарей. О!!! Как мы по ним соскучились! Во время приборки нашли жестяную банку сухарей, килограммов десять, мне тоже досталось четыре сухаря, и я взял их с удовольствием большим, чем любое пирожное.

Почетное место на столе занимал картофель в мундире, сваренный электриками в дистилляторе. Вместо вина, порция которого уже была выпита, стоял томатный сок.

- Побудьте с нами, товарищ командир!- уговаривали матросы.- Вы все время на мостике да на мостике.' Мы вам гимн кормы исполним. Слышали?

"Гимн" оказался результатом коллективного творчества лодочных поэтов. В нем пелось о переходе, о ремонте в жаркой Панаме и холодной Канаде, а припев оказался неожиданным, смешным:

Мы поесть всегда готовы,
А работаем, как львы.
В море с песнею выходим,
Не роняя честь кормы.

В старшинской кают-компании вывесили свежий номер "Дозора", посвященный Новому году. Особенно удалась карикатура: "Заблудились в трех мачтах..."

Новогоднее утро встретило нас густым туманом и полным безветрием. Мы увеличили скорость до шестнадцати узлов. Радиовести от адмиралтейства и Геббельса были все теми же: нас

подстерегали и нас "топили". Расчет министерства пропаганды был простой. Лодки слушали Москву, а значит, и Берлин, соблюдая радиомолчание, чтобы не быть запеленгованными. Проверить факты из Москвы не могли. Ведь если бы с нами стали связываться для проверки, нам бы пришлось подавать голос... Зряшный расчет!

К полудню повернули на чистый норд к проливу Дрейка. Хорошей видимости хватило не надолго. Ветер крепчает, волны растут. Шриро молит о погружении, говорит, что его "вывернуло наизнанку". "То ли еще будет!"- подбадриваю его. Потерпит! Мы на двадцать пять миль отстаем от графика. Не до погружений!

Нас подстерегают три неотступные опасности: айсберги, шторм и немецкие "U-боты". Туман уменьшает вероятность встречи с гитлеровскими субмаринами, но зато увеличивает шансы столкнуться с ледяными бродягами. От сильного шторма укрыться под водой нам не позволяют наши "газующие" батареи.

Проходим через места, где, по данным адмиралтейства, нас поджидают "U-боты". Промок до нитки и продрог до костей. Считается, что в литре жидкости 20400 капель, а в килограмме пшеницы 30 000 зерен. Моряку считать воду каплями, а хлебопашцу злаки зернами - не пристало. Вахта что жатва - проведешь одну, готовься к другой.

Шторм заставил нас уменьшить скорость до 10-12 узлов, больше не выдерживаем. Нельзя сказать, чтобы я особенно опасался "U-ботов". Подводная лодка по своей природе идеальный блокадопрорыватель.

Я прекрасно сознаю, что вахтенный офицер на мостике справится и без меня. Однако мое бессменное пребывание наверху обязывает каждого члена экипажа неукоснительно и точно исполнять свои обязанности.

Холодное дыхание "Зеленой земли"- Гренландии чувствую на себе: зуб на зуб не попадает. Невзирая на погоду, меняем двигатели, запускаем компрессоры, помпы, тренируемся в борьбе за живучесть.

2 января на три часа раньше срока прибыли в точку поворота и легли на курс 20°. Это событие уложилось в строчку. А чего эти три часа, выигранные у океана, нам стоили! Сколько лишних тысяч тонн воды прокатилось через нашу палубу. А если к ним прибавить лишние толчки корабля с вибрацией корпуса, то будь мы масломолочным заводом, наверняка бы выдали десятки тонн дополнительной продукции.

Отнес промокшее обмундирование на просушку в дизельный отсек и задержался на камбузе у Митрофанова и Жданова. Достается им, как "соленым зайцам"! От четвертьчасового

пребывания в "кулинарном цехе" начинает мутить из-за качки, духоты и запаха пищи. А они проводят тут большую часть суток. Штормовая погода требует от коков не только железной выносливости, но и цирковой ловкости. Пятьдесят утомленных, промерзших, мокрых едоков отсутствием аппетита не страдают. Работа у плиты и духовки каждодневная, трудная, опасная, сродни подвигу.

В радиорубке я обнаружил сразу всех радистов. Пустовалов собрал их и пробирал кого-то за оплошность. Вежливо, но настойчиво он требовал не допускать ни малейших отступлений от инструкций.

- В дисциплине нет мелочей! Она сама из них состоит!

Пустовалов - знающий, исполнительный и требовательный старшина. В этом его сила. Впрочем, в сознательной дисциплине, в знании дела и желании наилучшим образом выполнить свой долг - сила всей нашей Армии и Флота.

Барометр ринулся вниз. За две вахты давление упало на тринадцать миллиметров. Шторм не заставил долго ждать. Залило боевую рубку и центральный пост, гуляет холодная вода по пятому отсеку.

Бьет настолько сильно, что вынужден снизить ход до малого под одним дизелем. Но на малом ходу подозрительно быстро расходуется соляр из бортовой цистерны, боимся - нет ли из нее утечки. Ветер буквально сдувает за борт, океан обдает крепким, как спирт, мокрым холодом. В такой круговерти вряд ли нас отыщут корсары гросс-адмирала Деница. Поэтому позволил себе отоспаться до утра в каюте.

Утром меня уговаривают погрузиться для отдыха. Нет, это исключено! Погрузиться не фокус, но как всплывать на такой волне? У нас и так уже пролилась часть электролита. Но и на поверхности долго не выдержать. Когда океанская волна проходит над центральным постом, глубиномер показывает ее высоту: до шести метров над ватерлинией!

Трудно всем - мотористам, электрикам, трюмным, рулевым-сигнальщикам. Смотрю на сигнальщика Легченнова. Стоит на площадке, привязанный к перископной тумбе. Внимательно наблюдает, но замерз, посинел, дрожит... Приказал менять верхнюю вахту не через четыре, а через два часа. Но штурман Иванов с секстантом стоит на мостике без всяких смен в призрачной надежде "поймать" солнце, луну или звезды. Но они плотно укрыты за толстым слоем туч. Охота за светилами почти бесперспективна, но она продолжается изо дня в ночь, из ночи в день, несмотря на взбесившуюся стихию.

"Предварительная репетиция" в Тихом океане и "генеральная"

в Атлантике хорошо подготовили штурмана к сдаче экзаменов на судоводительскую зрелость. Иванов не "теряет" места, несмотря на неистовство океана и непробиваемую облачность. В штормах и ураганах рождаются настоящие моряки.

В полночь 3 января ветер одиннадцать баллов. Спасаясь от "ниагарского водопада", задраиваем поочередно то рубочный люк, то шахту подачи воздуха к дизелям. Работаем одним малым, батарея "дышит на ладан". Трещат листы легкого корпуса, разрегулировались кингстоны балластных цистерн. Нещадно бьет о волну носовыми горизонтальными рулями, в первом отсеке с фундамента сорвана рулевая машинка. Это не шутка! Нарушена герметичность цистерн, топлива из них не взять - тоже скверно.

Несмотря на ураганный шторм, скорость мы умудрились выдержать. За три с половиной часа до срока прибыли в точку поворота и легли на курс 55°. Бить и качать стало еще больше, и это лишило нас горячего ужина. Попытались раздать пищу, но все вывернуло из бачков. При этом обварило Митрофанова, к счастью, не очень серьезно. Мистер Шриро молит о погружении, есть и другие страждущие подводного покоя. Но я знаю точно - погрузиться нельзя. Едва ли моя непреклонность создает мне сейчас популярность, но на то и командир на корабле, чтобы объективно оценивать все "за" и "против".

К вечеру началось такое, что, как говорят в Одессе, "сам Содом не узнал бы свою Гоморру". Бьет, заливает, вода гуляет по трюмам третьего и пятого отсеков. Вышел из строя репитер гирокомпаса в боевой рубке, и рулевого перевели в центральный пост, теперь он лишен возможности пользоваться магнитным компасом. На мостике - ледяной душ, в отсеках - с коек выбрасывает. Так продолжалось всю ночь.

Но и день был не легче. В клубах тумана по левому борту проплыл первый посланец гренландских глетчеров - айсберг, очень небольшой, но ведь девять десятых его, как известно, находится под водой. Вторую ледяную гору встретили, пересекая меридиан 37° 30' западной долготы. Многие из нас впервые в жизни видели "хрустальных карликов".

Ночью, кто захотел, любовался полярным сиянием. По небу ходили лучи космического прожектора. В зените появились светящиеся корона и лента. Они заставили забыть даже об изнурительной болтанке. Свечение менялось быстро, как в калейдоскопе: в небе плясали фосфорические спирали, красные, зеленые, фиолетовые лучи... Но доклад из радиорубки спускает меня с космических высей на уровень океана.

- В эфире большие помехи!

6 января ветер наконец ослаб до шести баллов. Но не

надолго. Дальше пошло по часам: в 08.00 - восемь, в 10.00 - десять баллов, а к вечеру уже бушевал ураган вне всяких баллов. Пролился электролит - авралим, спасаем положение. Из бортовой цистерны No 3 перестало поступать топливо, перешли на расход соляра из внутренних емкостей. А до Розайта еще 1250 миль!

Куда бы мы ни повернули, ветер следовал за нами и снова бил "по зубам". Дни и ночи идем напролом в надводном положении, не считаясь с погодой, не давая покоя экипажу, ломая корабль... В конце концов начинаю сочувствовать капитану "Летучего Голландца" Ван Страатену, проклявшему бога, когда такие вот ветры неделями держали его корабль у мыса "Бурь"- Доброй Надежды. Всякие нервы имеют предел!

Лодка трещит. Вахтенных на мостике обрядили в гидрокомбинезоны, а я опоздал это сделать, перемерз и, кажется, заболел. Температура 38°. Ковалев уложил меня в каюту под одеяло и шубу. Не вовремя! Впрочем, болезнь всегда не ко времени. Диван. Лежу в каюте под одеялом. Какое же это нудное времяпровождение в шторм! Офицеры настолько отвыкли от моего присутствия во втором отсеке, что я невольно становлюсь слушателем серьезных идеологических дискуссий.

На противоположном борту обе койки занимают "страдальцы" Шриро и Дворов, измученные морской болезнью и зеленые, как огурцы. Но оба адаптировались настолько, что яростно спорят между собой о том, какой социальный строй прогрессивнее.

К полуночи 8 января Атлантика и вовсе взбеленилась. Пришлось нарушить строгий приказ военфельдшера "лежать и не рыпаться". Вышел на мостик. Бьет немилосердно, у нас возник постоянный крен градусов десять и дифферент на нос. Продуться не можем. Очевидно, балластная цистерна No 2 пропускает воду.

Что предпринять? Решил принять балласт в левый борт пятого номера, выровнять крен и дифферент. При этом наш и без того небольшой запас плавучести уменьшился.

Чувствую себя хуже и хуже. С температурой 38,5° отправляюсь в каюту под надзор военфельдшера. Аспирин, принятый по настоянию Ковалева, гонит из меня пот. Отлежаться бы под одеялом, но качка сбрасывает с дивана. Что там наверху у Скопина, заступившего на вахту? Вахтенный офицер докладывает об уменьшении ветра до восьми баллов и просит разрешения пустить второй дизель.

Погода особенно не улучшилась, но запустить второй дизель разрешил. Бить будет больше, Скопин это знает, значит, не боится принять на себя лишнюю водичку. Он такой...

Хорошие у меня вахтенные офицеры. Гладков - почти готовый командир. Твердо убежден - из Иванова и Скопина получатся

замечательные командиры кораблей. Хорошими моряками они уже стали. Любить море, несмотря на его недружелюбие,искусство и талант, которыми они обладают. Мой долг помочь им окончательно встать на ноги. Следует побольше доверять и предоставлять самостоятельность. Доверяя, конечно, контролировать, но тактично, ненавязчиво, незаметно.

Доверять, вполне доверять - для командира дело не легкое. Доверяешь не кошелек и даже не секретный документ, а то, что народ доверил лично тебе: корабль - частицу Родины, и людей - своих сынов, сынов народа. Вот почему командиру так трудно сойти с мостика или уйти из центрального поста. Гораздо легче мокнуть вместе с вахтенным офицером или стоять на вахте с воспаленными от бессонницы глазами, чем уступить свой пост, хотя бы на время. Тут нужна абсолютная вера в человека, который остается за тебя.

Не перестоял ли я на мостике в этом переходе? Может быть, немного и перебрал... Но, стоя на мостике, я старался не вмешиваться без нужды в действия вахтенных офицеров. А по выходе из Галифакса "стоял" всего один раз на параллели мыса Рейс при встрече с "утопленником". Теперь вот решиться на полное доверие помогла простуда. В общем-то я могу выйти на мостик, но меня туда не тянет. Значит, я до конца верю Скопину. Он при любых обстоятельствах сделает то же самое, что сделал бы я.

- В центральном! Доложите командиру: погода улучшается.

Не забывают обо мне. Это Иванов сменил Скопина.

Из Лондона пришла радиограмма: "Сообщите свое место и время прибытия в точку рандеву". Догадались, что в такие штормы графика движения нам не выдержать. Послал ответ с указанием своих координат и просьбой назначить встречу.

Склоняемся на юг, удаляемся от границ Арктики. Барометр медленно поднимался, волна и ветер пошли на убыль. Однако прохудившиеся цистерны плохо поддерживали плавучесть. Соляр перегнать из наружных топливных емкостей не удалось. Значит, до Розайта топлива нам не хватит.

После захода солнца опять заштормило. Барометр вниз, волны - вверх. Уменьшили обороты дизеля и ползем со скоростью кавказской арбы... Но Европа уже близка, и самая трудная часть пути - за кормой.

Последний день "прыжка через Атлантику" для меня начался в 0 часов 30 минут с доклада вахтенного офицера об обнаружении постоянного белого огня прямо по курсу. Гакобортный огонь попутного судна, идущего, как и мы, в Гебридское море. Бондарюк предположил:

- Либо сумасшедший, либо швед. Не иначе!

С включенными ходовыми огнями никто уже давно не плавает, война отучила. Только "нейтральные" шведы несут всю довоенную иллюминацию.

Объявляю учебную боевую тревогу. Удобный случай потренировать команду. С "умирающим лебедем"- лейтенантом Шриро - произошла быстрая метаморфоза. Он буквально впрыгнул в мундир, надел каску. Пристегнул пояс с громадной кобурой, из которой на добрых двадцать сантиметров торчало дуло ковбойского смит-вессона. Я удивленно спросил офицера связи:

- Что за парад, мистер Шриро? Берлин завоевывать хотите?

- Нет, господин капитан! Немцы не посмеют меня расстрелять, английского офицера они возьмут в плен!

Хорош союзничек! Пусть вас стреляют, меня - не посмеют!

- Мы, лейтенант, в плен не собираемся. Сами топить будем!

Это так, для розыгрыша... Узнав, что послужило причиной тревоги, лейтенант успокоился, сообразил что к чему:

- Не торопитесь, мы можем потопить дружественный корабль. Обязан вас об этом предупредить!

Ага, уже "мы"! Мне хотелось слегка проучить нашего слишком уж самоуверенного попутчика.

- Вы уверены, что это союзник? - спросил я с напускной озабоченностью.Поручитесь, что перед нами не замаскированный вспомогательный крейсер, судно-ловушка или не германский разведывательный корабль?

- Да, но включены огни! Ведь скоро побережье Шотландии!

- Что из этого? Маскировка! Они отлично знают - у англичан радиолокация, и их все равно обнаружат, а с огнями - швед! У вас есть доказательства противного? Вдруг по нашей неосмотрительности к берегам Великобритании безнаказанно пройдет фашистский минный заградитель. Я на такое не согласен, его надо топить!

Град моих вопросов возымел действие. Шриро пошел на попятную.

- Доказательств у меня нет. Разрешите связаться с адмиралтейством, и я вам точно доложу, кто перед нами.

- Хорошо, только быстро! Мы рискуем и возможно уже находимся под дулами вражеских орудий. Один залп, и вы вместе с нами - покойник!

Лейтенант бросился сломя голову во второй отсек к своему "таинственному сундуку" с шифром. Слышу, как возмущается Рыбаков:

- Вот, паразит, вырядился! Вам, мол, в случае чего хана, а

мне, канадскому коммерсанту, ничего не сделают - я у большевиков не по своей воле. А "пушку" сбоку зачем привесил? Нас стрелять?

Шриро это, безусловно, слышит, но, чтобы дело не дошло до "международного конфликта", кричу в переговорную трубу центрального поста:

- Прекратить галдеж! Стоять по тревоге!

Через десять минут Шриро поднялся на мостик с радиограммой.

"Вашем районе шведский транспорт следует Лиссабон. Не атаковывать".

Оперативно! Тревоге дал отбой, записали в вахтенный журнал об обгоне шведского транспорта, освещенный флаг которого уже хорошо виден на его борту. Следуем в точку рандеву к мысу Бара-Хед.

В 08.25 открылась вершина гор Бара и очертания других Гебридских островов. Честь и слава штурману! Прибыли точно и по времени и по месту. В ураган, без лага, с капризничающим гирокомпасом и спрятавшимися светилами перейти через весь океан и выйти в назначенную точку - это уже не удача, а умение. Штурман Иванов вполне заслужил благодарность.

Острова гористые, со скудной растительностью. На них обитают рыбаки, животноводы, сборщики гагачьего пуха. Здесь неукоснительно соблюдается один обычай. Перед вступлением в брак жених должен всю ночь простоять на одной ноге на "стене влюбленных", нависающей над каменистым обрывом в Атлантический океан. Одно неосторожное движение, и жених никогда не станет мужем. Не удивительно, что разводы на острове чрезвычайно редки.

Наслаждаемся тишиной после океанского неистовства. От Атлантики нас прикрывают Внешние Гебриды. Справа тянутся изрезанные фьордами острова и побережье Северной Шотландии. Качка почти прекратилась. Блаженствуем! Но в каком состоянии корабль! Ни одной целой цистерны. Все побито, изуродовано, покорежено штормовой волной. Будто из пасти дьявола вырвались.

Слева у нас Оркнейские острова с главной базой британского флота Скапа-Флоу. В первую мировую войну сюда дважды пытались проникнуть немецкие подводные лодки, одна из них с экипажем из добровольцев офицеров-подводников. А в октябре 1939 года сюда проникла германская "U-47" под командованием лейтенанта Гюнтера Прина. К счастью для англичан, на якоре стоял только устаревший линкор "Ройял-Оук". Его лодка и потопила. Погибло восемьсот британских моряков. "U-47"

благополучно выскользнула из гавани, несмотря на сумасшедшее приливное течение. Прину с экипажем устроили в Германии пышную встречу с приемом у фюрера и фотографированием с Геббельсом. Вопрос о прорыве "U-бота" разбирался в английском парламенте, где пришлось выступать Уинстону Черчиллю. Англия с великой скорбью оплакивала погибших моряков. База была покинута крупными надводными кораблями, и до сих пор ею не пользуются.

Вышли из Портленд-Ферт в Северное море. Снова затрещал корабль, зазвенела посуда, в рубочный люк полилась вода. Высокая крутая волна, восьмибалльный встречный ветер, дифферент на нос и корму до восьми градусов. Сопровождавший нас английский тральщик превратился в сплошную белую глыбу от атаковавших его волн. С его мостика просигналили прожектором:

- Иметь ход четыре узла!

Ползем черепашьим шагом. Записывая семафор тральщика в вахтенный журнал, дивсвязист долго чертыхался в адрес лордов адмиралтейства. Ворчал, что на месте командира корабля он не только не держался бы в кильватере британского "тяни-толкая", но считал бы оскорбительным находиться с ним в одном квадрате. Однако ворчанием делу не поможешь. Лишь к ночи море немного успокоилось, тралец расшевелился, и мы пошли одиннадцатиузловой скоростью по проливному "Бродвею"- хорошо освещенному фарватеру Английского канала.

Рассвет 12 января застал меня на мостике. Видимость переменная, проглядывает берег, из-под воды торчат мачты потопленных лодками и авиационными магнитными минами судов. Вошли в залив Ферт-оф-Форт, а в нем огромнейшие стаи чаек. Значит, есть рыба и рыболовные кэчи ее ловят.

Встречные суда, заметив нас, сначала шарахаются в сторону, будто черт от ладана, а распознав флаг, с удивлением и радостью нас приветствуют. На палубы высыпает чуть ли не весь экипаж...

Ошвартовались возле батопорта, главного бассейна Розайта, куда уже вошли "С-54" и "С-55". Это место называется Ист-Камбер. Штурман вручил мне справку: за 330 часов 23 минуты мы от Галифакса до Розайта прошли 3250 миль над водой и за 9 часов 42 минуты 30 миль под водой.

Так закончился наш "прыжок через Атлантику". А впереди лежал не менее опасный и долгий путь на север, на Родину, где ждали нас товарищи по оружию.

А. Матиясевич. В глубинах Балтики

Алексей Михайлович Матиясевич, капитан первого ранга. В годы Великой Отечественной войны Краснознаменная подводная

лодка Балтийского флота "Лембит", которой командовал Матиясевич, потопила 21 и тяжело повредила 4 вражеских корабля и транспорта. После войны командовал соединением подводных лодок на Балтике.

Поздно вечером "Лембит" отошел от плавбазы "Иртыш" и направился вниз по Неве. Мы шли в Кронштадт, откуда лежал путь в Балтику... Обстановка в Финском заливе была сложной. Еще в 1941 году гитлеровское командование заявляло, что корабли Балтийского флота, оставшиеся в строю после таллинского перехода, надежно заперты в Ленинграде и Кронштадте и никогда не смогут выйти в море. Артиллерийские обстрелы в течение блокадной зимы, и в особенности апрельские налеты фашистской авиации, были направлены на уничтожение наших кораблей, стоявших в Неве. Как стало известно впоследствии, в начале 1942 года в штабе германского флота было проведено специальное совещание высших офицеров, где было принято решение усилить минные заграждения в Финском заливе и Невской губе, с тем чтобы ни один советский корабль не смог прорваться даже из Ленинграда в Кронштадт. Кроме того, в ряде районов Финского залива увеличилось число дозорных противолодочных кораблей. Артиллерийские батареи противника, расположенные в Стрельне и Петергофе, а также по берегам залива, произвели пристрелку Морского канала и фарватеров, по которым могли проходить наши корабли. Едва сошел лед, противник, применяя шлюпки, катера и самолеты, несмотря на большие потери от огня нашей артиллерии, стал минировать Морской канал.

После дополнительных минных постановок в мае - июне 1942 года число вражеских мин, выставленных в Финском заливе, достигло почти 13 тысяч. На некоторых островах и по берегам залива враг установил шумопеленгаторные и радиолокационные станции. Балтийское море, хвастливо заявляли фашисты, является морем Германии, по которому можно плавать, не опасаясь советского Военно-Морского Флота.

Еще продолжались наступательные операции фашистских армий. Огромный сухопутный фронт нуждался в непрерывном пополнении техникой, боеприпасами, людскими резервами. Железные дороги, которые несли постоянный урон от действий партизан, не справлялись с этой задачей, поэтому морские пути приобретали особо важное значение.

Подкрепления гитлеровской армии доставлялись транспортными судами в Лиепаю, Вентспилс, Ригу, Таллин, а также в порты Финляндии. Морским путем Германия получала из Швеции железную руду и цветные металлы, а из Прибалтики

вывозила металлический лом - исковерканную нашими войсками боевую технику.

При создавшейся на Балтике и в Финском заливе обстановке наши надводные корабли не могли вести борьбу на коммуникациях противника. Эту задачу командование возложило на подводные лодки.

В конце мая из Кронштадта в Финский залив вышла с целью разведки подводная лодка "М-97" под командованием капитан-лейтенанта Н. В. Дьякова. За несколько дней плавания в подводном и надводном положениях в районе острова Гогланд лодка не обнаружила ни кораблей противника, ни мин и благополучно вернулась в базу.

Первой лодкой, направленной в боевой поход из Ленинграда, стала "Щ-304" под командованием капитана 3-го ранга Я. П. Афанасьева (комиссар лодки старший политрук В. С. Быко-Янко). Еще в конце января с "Лембита" на эту лодку перевели нашего старпома старшего лейтенанта В. А. Силина. Я был очень огорчен этим переводом. Виталий Александрович Силин был моим отличным помощником, хорошо знал службу, умел руководить личным составом, был грамотным и культурным офицером, заслуженно пользовавшимся уважением всего экипажа.

Кроме бортового номера, "Щ-304" имела название - "Комсомолец". Это название присвоили ей потому, что она была построена на средства, собранные комсомольцами по инициативе В. В. Маяковского еще в 30-е годы.

"Комсомолец" открыл летнюю кампанию 1942 года. На долю этой лодки выпали большие испытания. Ночью 4 июня в Морском канале лодка подверглась обстрелу вражеских батарей из района Стрельны. Прицельности артиллерийского огня мешала дымовая завеса, поставленная нашими катерами, но от близких разрывов снарядов на лодке вышли из строя некоторые приборы. Для приведения их в порядок пришлось простоять в Кронштадте несколько дней. Выйдя на позицию в Финском заливе, 15 июня "Комсомолец" открыл боевой счет, потопив транспорт с военной техникой. На другой день лодку обнаружили противолодочные корабли и преследовали ее несколько суток. Только благодаря удивительной стойкости, выносливости и героическим действиям всего экипажа во главе с командиром Я. П. Афанасьевым лодке удалось оторваться от противника и 30 июня вернуться в базу на острове Лавенсари.

Вслед за "Щ-304" пошли в море "щуки", "эски" и другие лодки. Всем лодкам, несмотря на густые минные заграждения, состоящие из гальваноударных, магнитных, антенных и акустических мин, удалось выйти в открытое море. Не задержали

их и многочисленные дозоры противолодочных сил противника. С моря стали поступать радостные вести. То одна, то другая лодка доносила о потоплении фашистского судна.

В это время "Лембит" был полностью подготовлен к выходу в море. Последним этапом в подготовке лодки было размагничивание. В то время негде было оборудовать специальный полигон, и размагничивание проводилось на месте довольно примитивным способом. Но, как показала практика, оно было достаточно эффективным средством борьбы с магнитными минами. Старший инженер станции размагничивания Фаддей Моисеевич Эльконен проявил много изобретательности, осуществляя размагничивание каждой лодки, уходившей в море.

В ожидании выхода мы ежедневно проводили по нескольку общелодочных и частных учений, добиваясь быстроты и четкости действий личного состава на боевых постах. Специалисты соединения М. Ф. Вайнштейн, Б. Д. Андрюк и другие постоянно контролировали ход боевой подготовки. Флагманский врач бригады подводных лодок Тихон Алексеевич Кузьмин стал нашим частым гостем. Этот человек замечательной души заботился о каждом подводнике.

- Техника техникой,- любил говорить он,- а управлять ею должны здоровые люди. Никого, кто хоть в чем-либо "грешен", в море не выпущу!

Тихон Алексеевич неустанно наставлял нашего фельдшера, как поддерживать здоровье экипажа в длительном автономном плавании.

11 августа на лодку прибыл начальник штаба бригады подводных лодок капитан 1 ранга Л. А. Курников, вслед за ним - комиссия штаба флота во главе с контр-адмиралом И. Д. Кулешовым. После осмотра лодки и проведения общелодочного учения комиссия дала "добро" на выход в море. В последний вечер перед походом отдохнули, сходили в баню, в клубе на плавбазе посмотрели кинофильм.

На другой день мне вручили боевой приказ. Начальник штаба Л. А. Курников добавил, что при возможности надо проверить состояние маяка Лильхару, установленного к югу от маяка Утэ на опушке Або-Алландских шхер: наши летчики донесли, что разбомбили его.

Провожал лодку начальник политотдела М. Е. Кабанов. И вот мы идем по Неве - в боевой поход.

Мы уже привыкли проходить под неразведенными мостами. Надо было притопить лодку так, чтобы от тумб перископов до арки моста было не менее полуметра и такое же расстояние оставалось от киля до дна реки. За все время войны только

однажды командир большой лодки не учел подъема воды в Неве, и перископ был выведен из строя. Выход лодки в море пришлось надолго отложить.

...Остались позади мосты, причалы торгового порта.

Около часа ночи вышли в открытую часть Морского канала. Ночь была не по-августовски темной, небо покрыто тучами. Только когда мы подошли к точке поворота на курс, ведущий к северному фарватеру, фашисты открыли огонь. Но было уже поздно, мы быстро удалялись на север. Через два часа лодка ошвартовалась в Купеческой гавани Кронштадта.

В Кронштадте вторично провели размагничивание, приняли топливо, пресную воду и продовольствие, на рейде Купеческой гавани удифферентовали лодку. Наш комиссар П. П. Иванов вместе с редактором стенгазеты старшиной радистов Ф. Н. Галиенко выпустили "Боевой листок" с последними известиями с сухопутных фронтов и разъяснениями задач лодки в предстоящем походе, подобрали дополнительный комплект книг.

Вечером 17 августа "Лембит" вышел с Большого Кронштадтского рейда и встал в кильватер тральщикам. За нами шла "Щ-309" под командованием капитана 3-го ранга И. С. Кабо (комиссар лодки - старший политрук С. З. Кацнельсон).

Эскорт замыкали два "морских охотника". К шести утра мы благополучно пришли на рейд базы на острове Лавенсари и легли на грунт до темноты: днем авиация противника могла обнаружить лодку. На ночь лодки всплывали, вентилировались и заряжали аккумуляторные батареи на якоре или у пирса. В одну из ночей мы также подошли к пирсу. Весь экипаж лодки по очереди смог сойти на берег подышать чудесным ночным ароматом соснового леса. Было тепло, тихо, изредка доносился крик какой-то ночной птицы, и ничто не напоминало о войне, кроме нескольких рядов проволочных заграждений на опушке леса у самой воды. Ночная прогулка хорошо успокаивала нервы, а они у всех были напряжены, хотя никто и виду не подавал. Я посидел один на большом, поросшем мхом гранитном валуне и выкурил трубочку. Еще раз мысленно проанализировал все курсы лодок, благополучно вернувшихся домой, и курсы, рекомендованные штабом бригады. Выколотил трубку о каблук, затоптал остатки тлеющего табака, трубку завернул в сшитый еще на Чукотке замшевый кисет - до возвращения из похода. На лодке в море я никогда не курил.

Поздно вечером 21 августа получили последние напутствия командования базы и командира дивизиона В. А. Полещука. С рейда вышли за двумя быстроходными тральщиками в охранении двух "морских охотников". Около полуночи в трале одного

тральщика подорвалась мина. Это был как бы салют в честь нашего выхода, огненный столб на мгновение осветил корабли. Через несколько минут эскорт пришел в точку, от которой согласно плановой таблице начиналось наше самостоятельное плавание. Корабли эскорта развернулись на обратный курс. С головного тральщика, на котором находились командир ОВРа - охраны водного района - капитан 1-го ранга Ю. В. Ладинский, мой давний знакомый по перегону миноносцев в тридцать шестом году, и провожавший нас батальонный комиссар И. Е. Амурский, передали световым семафором: "Счастливого плавания! Топите больше фашистов! Возвращайтесь с победой!" Ответив кратко: "Понял. Благодарю","Лембит" по срочному погружению ушел под воду.

Почти сутки мы шли в подводном положении рекомендованными курсами. Ни одного задевания о минреп, ни одного корабля противника. Ночью произвели винт-зарядку (зарядку аккумуляторов на ходу) и хорошо провентилировали лодку.

В конце вторых суток плавания перед всплытием для зарядки обнаружили на расстоянии трех кабельтовых тральщик противника. Он шел полным ходом по направлению к шхерам. Мы ушли на глубину и продолжали идти под водой до тех пор, пока наш акустик Николаев не доложил, что шумы тральщика больше не прослушиваются.

Вторую винт-зарядку провели также без помех, но при этом мало продвинулись вперед, так как ходили короткими галсами в определенном районе и только в конце зарядки пошли на запад.

В понедельник 24 августа форсировали самое насыщенное минное поле. Проходили его на глубине 30 метров. Семь раз - то правым, то левым бортом лодка касалась минрепов. Мне удавалось вовремя застопорить электромотор, переложить руль, и минреп, прошуршав по борту, хлестнув по нервам каждого члена экипажа, отходил в сторону вместе со смертоносным грузом мины.

Пройдя минное поле, мы легли на грунт до наступления темноты, чтобы дальше следовать в надводном положении. Пролежали на грунте пять с половиной часов. После напряженного плавания все хорошо выспались в спокойной тишине под прикрытием тридцатиметрового слоя воды.

С наступлением сумерек всплыли и пошли расчетным курсом в сторону фарватера, которым, по данным нашей разведки, пользовались надводные суда противника. Расчет оказался верным. Показался черный сигарообразный буй, от него проложили курс точно на запад. Полным ходом прошли мимо

еще нескольких буев, которыми был обставлен фарватер,- и вот мы в Балтийском море!

Так в ночь на 25 августа мы закончили форсирование Финского залива. От точки погружения, в которую нас вывели корабли эскорта с рейда Лавенсари, до выхода в море мы затратили 75 часов 40 минут.

Верно говорят: успешный выход на позицию - половина победы. К трудностям выхода - минной опасности, противолодочным силам противника - прибавлялась и навигационная обстановка. Ведь все маяки были погашены, лишь изредка удавалось взять пеленг какого-либо мыса или приметной горы, а в основном следовало полагаться на показания навигационных приборов лодки и тщательно вести счисление пути.

Штаб бригады подводных лодок, изучив все предпринятые фашистами противолодочные меры, разработал несколько вариантов форсирования Финского залива, но командиру лодки было предоставлено право выбора пути и по своему усмотрению. Мы придерживались рекомендаций штаба, во многом нам помогли друзья-подводники, уже побывавшие в море; на основе их сообщений мы подправляли свои курсы.

Надо отдать должное и нашему штурману Б. П. Харитонову, после училища это был его первый выход в море, да еще в такой сложной обстановке. Поначалу он несколько терялся, в его действиях не чувствовалось уверенности, и мне пришлось взять его под контроль. Хорошая теоретическая подготовка и чувство ответственности сделали свое дело: Харитонов отлично справился со своей задачей.

Как и все предыдущие ночи, когда лодка шла в надводном положении, я находился на мостике. По переговорной трубе через центральный пост поздравил экипаж с благополучным выходом в море. Вскоре ко мне поднялся комиссар П. П. Иванов и рассказал, что обошел все отсеки и побеседовал с людьми. Настроение отличное. Все горят желанием поскорее открыть боевой счет.

Нам предстояло действовать на подходах к фарватерам, ведущим в финские шхеры Утэ и Чекарсарен, и в районе маяка Богшер. По этим путям шли подкрепления противнику. А на рейде Утэ формировались караваны с грузами, идущими из Финляндии.

Еще в Кронштадте, когда я узнал о предстоящем районе боевых действий, меня стала преследовать мысль - надо проникнуть на этот рейд.

Прошли сутки нашего пребывания на позиции; ни судов, ни самолетов противника мы не обнаружили.

Я еще и еще много раз с циркулем в руках изучал рейд Утэ. Чертил курсы лодки и возможные варианты атаки. Получалось, что если на рейде окажется несколько судов, стоящих на якоре, там негде будет и развернуться. Будь у нас кормовые торпедные аппараты, было бы куда проще: развернул лодку на выход, дал залп по цели - ив море. А у нас только носовые аппараты, и маневрировать после залпа в стесненной акватории чрезвычайно сложно. Взвесив все "за" и "против", решил, что задача все-таки выполнима. Уж очень хотелось открыть боевой счет лодки.

Был ясный солнечный день. Юго-западный ветер развел небольшую волну. В полдень, когда солнце светило в глаза наблюдателям противника, а белые гребешки волн искрились и хорошо маскировали глаз перископа, мы начали движение по намеченному плану.

На рейд вел узкий фарватер между скал. В них бил прибой, вода кипела, как в котле на жарком огне. Ошибиться здесь нельзя,- тотчас вылетишь на камни. Но не зря мы тренировались на Неве. Рулевые отлично ведут лодку. Непрерывно беру пеленги приметных мест, а Харитонов работает с картой. О малейшем отклонении от курса он немедленно докладывает мне. Не отрываясь от перископа, на глаз подправляю курс. Прошли мимо разрушенного маяка Лильхару; вот и наглядное подтверждение действий наших летчиков, о которых говорил начштаба Л. А. Курников. На траверзе правого борта отчетливо виден освещенный ярким солнцем наблюдательный пост на острове Утэ. Рядом артиллерийская батарея. Перископ поднимаю на считанные секунды. Он так и ходит вверх-вниз, вверх-вниз. Когда прошли мимо поста, перископ задержал дольше обычного и увидел вахтенного - он стоял, опершись о перила площадки, и спокойно курил.

Рейд, на который мы проникли с большими трудностями и с риском, оказался, к великому нашему огорчению, пустым. Только в маленькой бухточке у пирса стояли два катера.

Начали медленно разворачиваться на обратный курс. Все расчеты для прохода на рейд я строил на точности карты и навигационной обстановки. Вестовая веха была показана на глубине 9 метров, и когда мы разворачивались на обратный курс, я не стал увеличивать скорость хода или работать моторами "враздрай", чтобы уменьшить диаметр циркуляции. По расчетам, лодка должна была пройти чисто от вехи по глубинам 10-11 метров. Но неожиданно лодка коснулась грунта и всплыла на 6 метров. "Стоп моторы! Полный назад!" Тумбы перископов и верхняя часть мостика показались из воды. Лодка остановилась. Я стремительно отдраил рубочный люк и выскочил на мостик.

"Стоп моторы!" Вестовая веха оказалась справа на траверзе на расстоянии 25-30 метров. Теперь я уже без перископа увидел орудия, обращенные в сторону моря, и наблюдательный пост. Мы находились в тылу, на внутреннем рейде. "Продуть среднюю!" Лодка сошла с мели, когда средняя цистерна главного балласта была еще не полностью осушена. "Малый вперед! Курс 130°!" Захлопнув рубочный люк, скомандовал: "Срочное погружение!" Мы снова под водой на перископной глубине, так и не замеченные врагом. С момента касания грунта до выхода на курс по глубоководному фарватеру прошло всего шесть минут! Но эти динамичные минуты остались в памяти на всю жизнь. Досадно было, что столь трудный поход не увенчался боевым успехом. Но он показал, что весь экипаж лодки отлично подготовлен к выполнению сложнейших боевых задач.

К вечеру следующего дня впервые обнаружили на горизонте группу военных кораблей: два сторожевика типа "Капарен" и два тральщика шли полным ходом к фарватеру Чекарсарен. Сблизиться с ними на дистанцию торпедного залпа не удалось. С наступлением сумерек обнаружили два транспорта в охранении двух тральщиков. В перископ видно плохо. Всплывать на поверхность? Еще светло, лодка тотчас будет замечена. Стрелять по акустическому пеленгу? Велика дистанция. Все же мы пошли на сближение, однако суда через 7 минут скрылись в шхерах. Опять неудача.

Несколько дней стояла тихая солнечная погода. Необыкновенно сильная рефракция подняла острова на опушке шхер, и они как бы висели в воздухе. Во второй половине дня к западу от маяка Богшер показались и быстро исчезли шесть силуэтов судов. Они также были приподняты рефракцией.

Было светлое сентябрьское утро, когда вахтенный командир штурман Харитонов взволнованно доложил:

- Справа по курсу дымы!

- Боевая тревога! Торпедная атака!

Не отрываю глаз от окуляров перископа. Вот мне уже видны мачты и трубы вражеского каравана. Восемь транспортов идут под охраной сторожевых кораблей и катеров. Караван движется, выполняя противолодочный зигзаг. Уточнив элементы движения - курс и скорость конвоя,- выбрал крупный транспорт, идущий вторым, и повел лодку в атаку. Наступил самый ответственный момент для командира и всего экипажа. Боевой торпедный залп был тем событием, к которому все мы столько готовились. То, ради чего мы берегли технику лодки в блокадную зиму, ради чего шли через минные поля, должно было свершиться через считанные минуты.

Торпедисты Ченский, Царев, Луценко уверены в своей технике. Их командир Столов ждет команды, и вот она уже звучит: "Аппараты товсь!"- И неминуемое: "Залп!"

Две торпеды вырываются из аппаратов. Лодка вздрагивает, нос ее слегка приподнимается - вот тут рулевым-горизонталыцикам зевать нельзя! Считаю секунды: "Раз, ноль, два, ноль, три, ноль, четыре, ноль..."- через минуту сильный взрыв. Подняли перископ, и я увидел на месте транспорта облако густого дыма и снующие в разных направлениях катера, остальные суда полным ходом уходили в шхеры. Один сторожевик шел в направлении на лодку. Было самое время уходить на глубину. Сторожевик прошел почти над лодкой, но бомб не сбросил значит, мы не обнаружены. По-видимому, противник посчитал, что транспорт подорвался на мине.

Первый боевой залп оказался удачным. Я с благодарностью вспомнил моих преподавателей Константина Дмитриевича Доронина, Леонарда Яковлевича Лонциха, Петра Ефимовича Савицкого - авторов первого учебника торпедной стрельбы, которые читали теорию стрельбы и отрабатывали с нами на тренажере скрытный выход в торпедную атаку...

На глаз водоизмещение потопленного нами транспорта было порядка 5-6 тысяч тонн. Об этом боевом успехе тотчас передали по отсекам лодки. Всех охватило ликование. "Наконец-то и мы открыли боевой счет возмездия",- говорили моряки.

Какое же значение для сухопутного фронта имело потопление одного транспорта?

На транспорте водоизмещением в 10 тысяч тонн может быть размещено в трюмах и на палубе 5-6 тысяч тонн разного груза, например 80-90 тяжелых танков или 250 бронеавтомобилей. Если транспорт перевозит войска, то в его трюмах и .каютах может разместиться 2000 солдат и офицеров с вооружением и боеприпасами. Отправляя на дно морское транспорт с продовольствием, подводники уничтожали двухмесячный паек четырех-пяти фашистских дивизий. Особое значение имело потопление танкера. Танкер водоизмещением в 10 тысяч тонн мог принять до 6 тысяч тонн горючего, чего хватило бы для одной заправки тысячи самолетов-бомбардировщиков "Ю-88" и нескольких тысяч средних танков. В журнале "Агитатор" была помещена статья, где подробно рассказывалось и иллюстрировалось графическими рисунками, что означает потопление фашистского транспорта, какой огромный ущерб наносили противнику наши подводники.

Мы не знали, что было на потопленном нами транспорте, но несомненно его груз предназначался для фронта.

После атаки на пять часов положили лодку на грунт. Перезарядили торпедные аппараты и праздничным ужином отметили первую победу.

Прошло несколько дней безрезультатных поисков противника. Днем под водой, ночью над водой утюжили район позиции. Наконец 9 сентября обнаружили большой конвой. Два крупных пассажирских судна с ярко накрашенными красными крестами на белых бортах и два транспорта шли в охранении четырех сторожевых кораблей. Выстроены они были так, что для атаки транспортов без риска задеть госпитальные суда надо было подойти на предельно близкую дистанцию. Это удалось выполнить. Мы прошли под кораблями конвоя и, пропустив санитарные суда и транспорт, стали разворачиваться для торпедного залпа по концевому транспорту. В этот момент конвой начал поворот на новый курс. Несмотря на маневрирование полными ходами, мы не успевали выйти на угол упреждения. От торпедного залпа пришлось отказаться. Будь у нас кормовые аппараты!..

Три дня штормило, на море никто не показывался. На крупной зыби трудно было удерживать лодку на перископной глубине, приходилось идти на глубине 16-20 метров и через каждые 20-30 -минут всплывать под перископ для осмотра горизонта. Видимость плохая. Гидроакустик Николаев доложил, что слышит шумы большой группы судов. Вскоре в перископ увидели вышедший из шхер конвой: три транспорта "в балласте" и два "в грузу" в охранении четырех военных кораблей. Снова длительное маневрирование, а потом залп двумя торпедами по наиболее нагруженному транспорту. Возможно, сыграла свою роль крупная зыбь или моя ошибка в расчетах, но взрыва не последовало. Конвой быстро скрылся в тумане. Жаль было торпед.

Правильнее было бы отказаться от атаки, раз в ее успехе нет стопроцентной уверенности. Но командиру принять такое решение не просто. Приподнятое настроение после первой удачной атаки как рукой сняло. К тому же запасов топлива, воды и продовольствия оставалось только на переход в базу, автономность лодки, как говорят моряки, была исчерпана. Обидно было уходить с позиции. Ведь мы сделали намного меньше своих возможностей. Ночью получили приказ из штаба бригады возвращаться в базу.

В команде потихоньку шли разговоры: "Стыдно прийти домой только с одним транспортом". Посовещались с Ивановым и Моисеевым и, подсчитав все наши ресурсы, решили остаться в районе позиции еще на сутки. Так, сами того не зная, мы шли

навстречу новой победе и жестоким испытаниям.

В шестом часу утра 14 сентября во время зарядки аккумуляторных батарей заметили, что с поста у маяка Утэ в сторону моря сигналят морзянкой. "К чему бы это?- подумал я.- Не иначе, ждут с моря конвой. А может, обнаружили нас и приняли за головное судно охраны?" Стало светать. В 5 часов 45 минут погрузились и начали курсировать вблизи входного фарватера на рейд Утэ.

В восемь часов на вахту в центральном посту заступил штурман Харитонов. Ему определенно везло: и на этот раз он первым обнаружил на горизонте дымы.

В 11 часов 20 минут, когда отчетливо вырисовались мачты и трубы большой группы судов, я объявил боевую тревогу и повел лодку на сближение...

Три транспорта идут строем уступа, в 18-20 кабельтовых им в кильватер следуют еще два. Охранение - три сторожевых корабля и дозорный катер. Уточняю скорость и курсовой угол на головной, самый крупный транспорт. Теперь все внимание приковано к намеченной цели. Знаю, что в отсеках, на боевых постах стоят люди, на которых я, командир, могу положиться. Любой приказ будет выполнен быстро и точно.

- Аппараты, товсь!.. Залп!

Командир боевой части Столов докладывает: "Торпеды вышли". Две огромные стальные сигары посланы с таким расчетом, чтобы поразить первый, а возможно, и второй транспорт. Веду мучительный отсчет секунд: "...Сорок пять, ноль, сорок шесть, ноль, сорок семь... а вдруг промахнулся?., сорок девять..."

Взрыв! За ним второй! Смотрю в перископ: головной транспорт горит, над его четвертым трюмом поднимается густой бурый дым и вырывается пламя. Люди в панике прыгают за борт. По-видимому, он гружен боезапасом. Второй транспорт, высоко задрав корму и обнажив винт, тонет. Гитлеровцы не получат подкрепления! Это наша помощь осажденному Ленинграду.

Комиссар Иванов по переговорным трубам передал во все отсеки о большом боевом успехе. Решаю атаковать отставшие транспорты конвоя. Поднял перископ и увидел, что корабль охранения идет прямо на лодку.

Пришлось отказаться от атаки и уходить на глубину. Лодка скользнула буквально под килем сторожевика, и сразу же посыпались нам вслед глубинные бомбы. Мы успели уйти на глубину тридцать метров, когда очередная серия бомб разорвалась непосредственно над лодкой. Весь корпус задрожал, завибрировал, как огромная стальная балка. В отсеке, где

расположен центральный пост управления лодкой, в герметической выгородке, в которой размещена вторая группа аккумуляторной батареи, произошел взрыв газов. Лодка потеряла ход и стала быстро погружаться.

Мысли проносились быстрее молнии, с такой же быстротой надо действовать иначе гибель. Продувать цистерны, чтобы остановить погружение, не было смысла,- ведь ход в тот момент мы дать не могли. Всплывать на поверхность? Но там враг, встреча с которым еще хуже, чем борьба со стихией. На глубине 36 метров лодка легла на грунт. Весь отсек затянуло удушливым едким дымом. Мои команды заглушает шум воды, со свистом врывающейся в корпус лодки. С силой напрягаю голос: "Аварийная тревога! Всем включиться в кислородные приборы". Рядом со мной Моисеев. Его лицо обожжено и окровавлено, но он продолжает руководить людьми. Электрикам удалось быстро включить аварийный свет. В этот тяжелый момент со всей силой проявилась стойкость людей, их отличное знание своих боевых постов и умение бороться за живучесть корабля. Все действовали, как на аварийном учении. Штурманский электрик Панов кричит из трюма: "Сорвало клинкет шахты лага!" Нет, мне сейчас не воспользоваться кислородным прибором, загубник не дает говорить. Я выбрасываю его изо рта. Спускаюсь в трюм. Он заполнен белесой водяной пылью, колющей лицо. Панов вместе с командиром отделения трюмных Расторгуевым всеми имеющимися в их распоряжении средствами задраивает шахту лага.

Панов, ленинградский комсомолец, стал на лодке коммунистом. Скромный товарищ, отличный специалист. Он похоронил в блокадную зиму в Ленинграде отца и мать. Здесь, на корабле, мы постарались окружить его товарищеской заботой. В минуты испытания Панов, оглушенный взрывом, боролся за корабль, за друзей, за Ленинград, боролся так, как обещал умирающей матери.

Убедившись, что Панов и Расторгуев действуют правильно, я поднялся в центральный пост. Где же военком? Когда произошел взрыв, Петра Петровича сильно ударило спиной о переборку. Услышав стоны раненого радиста Галиенко, комиссар, превозмогая боль, вынес его во второй отсек. В момент взрыва рядом с постом старшего радиста Федора Галиенко из лючка шахты батарейной вентиляции вырвалось пламя. Огонь ударил ему в грудь, в лицо.

По моему приказанию, всех, кто находился в центральном посту и особенно пострадал, перевели в другие отсеки.

Поступление воды в трюм прекратили. Пожар ликвидирован.

Во время взрыва загорелись краска на трубопроводах и подволоке в районе шахты батарейной вентиляции и висевшая поблизости одежда. Теперь лишь из капковых бушлатов то в одном, то в другом месте вырываются струйки дыма. Тление в толще ваты происходит скрытно, а затем наступает вспышка. Рвем, затаптываем бушлаты ногами и сбрасываем в воду полузатопленного трюма. Отсек полон дыма. Атмосфера такая, что даже включение всего аварийного освещения не помогает - свет лампочек едва виден. В глазах темнеет. Пошатываясь, хватаюсь за трап, ведущий в рубку. Во время взрыва меня сильно ударило о него спиной, но боль я чувствую только теперь, когда общее напряжение несколько спало. К горлу подступает тошнота, беру в рот загубник, вдыхаю кислород. Не помогает. Собрав силы, я сказал Моисееву:

- Сергей Алексеевич, останетесь здесь пока за меня.

Я перейду в другой отсек. Осмотрите еще раз аккумуляторную яму и трюм.

В отсеке остается шесть человек: Моисеев, Посвалюк, Расторгуев, Панов, Помазан, Кондрашев - все в кислородных приборах. Краснофлотцы помогли мне перейти во второй отсек, там сразу становится легче.

Подошел комиссар, ему и другим товарищам, получившим ожоги и легкие ранения, фельдшер Куличкин уже оказал первую помощь. У старшего радиста Галиенко обожжены лицо, руки и раздроблены пяточные кости. Куличкин делает все, чтобы облегчить его страдания.

В центральном посту во время взрыва находились тринадцать человек, все были контужены и отравлены газами. Моисеев, Продан, Дмитриев, Кондрашев, Посвалюк, кок Козлов получили ожоги и легкие ранения.

Я быстро отдышался и вернулся в центральный пост. На поверхности по-прежнему ходят фашистские катера: промчатся над лодкой полным ходом, сбросят одну-две бомбы, отойдут на некоторое расстояние и стоят - слушают. На лодке все шумящие механизмы остановлены. Только морские часы продолжают мерно тикать, и звук их кажется очень громким в наступившей тишине.

Маневры катеров отчетливо слышны, и когда они проходят, не сбросив бомб, каждый думает: "Ну, пронесло".

Вместе с Моисеевым осмотрел весь отсек. Наш центральный пост, где каждая деталь пригнана, где глаз всегда радует привычный морской порядок, сейчас не узнать: палубный настил над аккумуляторной батареей вздулся горбом, герметические крышки люков и дверь радиорубки сорваны, тяжелую камбузную электроплиту сдвинуло с места, вертикальная стенка выгородки

радиорубки превращена в гармошку, шахта батарейной вентиляции разорвана по шву. Это все видимые повреждения. Надо еще узнать, что с моторами, не повреждены ли винты, перекладываются ли рули, проверить работу множества механизмов.

Сейчас в отсеке больше делать нечего. Атмосфера, насыщенная дымом и газами, такова, что оставаться в ней долго небезопасно. Приказываю всем оставить отсек. Мы с Моисеевым уходим последними.

Иванов и Куличкин проверили наличие людей. Нет гидроакустика Михаила Николаева, самого юного на лодке. Что с ним? Краснофлотцы, посланные в аварийный отсек, нашли Николаева на его боевом посту: он сидел в кислородном приборе и как ни в чем не бывало записывал пеленги и дистанцию до проходящих вражеских кораблей и количество сброшенных глубинных бомб.

- Разве ты не слышал приказание командира покинуть отсек?

- Нет, я ведь в наушниках, слежу за внешним миром.

Николаев, хотя и пользовался кислородным прибором, порядочно наглотался дыма, и когда его перевели в отсек с более чистым воздухом, он потерял сознание.

Прошло несколько томительных часов. В пострадавший отсек через каждые полчаса посылаю людей для осмотра. Неизменно докладывают:

- В отсеке все в порядке.

Это радует. Никаких посторонних шумов не слышно. Очевидно, фашисты решили, что с нами все кончено. А может, кто-нибудь из них стоит поблизости и ждет, когда мы обнаружим себя?

Стараемся не подавать никаких признаков жизни. В одном из отсеков остановили даже часы, их тиканье казалось слишком громким и раздражало перенапряженные человеческие нервы. Многие отлеживаются прямо на палубе, им кажется, что воздух внизу чище. Фельдшер Куличкин отпаивает товарищей молоком. Неизменно веселый и заботливый вестовой Федор Поспелов предлагает всем закусить холодным куриным филе и морскими галетами.

Становится очень холодно. Все сильнее сказывается недостаток кислорода. Сижу в кресле, плотно закутавшись в шерстяное одеяло. Надо собраться с мыслями, решить, что делать дальше, как выйти из тяжелейшего положения. Сможем ли мы дойти обратно, вновь форсировать Финский залив на одной группе аккумуляторных батарей? Исправны ли все механизмы? Посоветовавшись с Ивановым и Моисеевым, принял решение:

приготовить лодку к возможному бою и с наступлением темноты всплыть на поверхность. Люди несколько успокоились, подкрепились. Но дышать становится все тяжелее и тяжелее. Начали проверку исправности отдельных механизмов. Подвели питание от оставшихся в, целости батарей. Гидроакустик Николаев вернулся на боевой пост. Вскоре он доложил: "Горизонт чист".

Начали по очереди проворачивать механизмы. Пустим мотор, проверим его работу - и снова пауза, слушаем, не появится ли шум винтов на поверхности. Но наверху спокойно. Главные моторы и рули работают нормально, но нужна еще проверка на ходу. Осмотр дизелей показал, что они в полном порядке. Не проверили лишь гребные винты из опасения повредить их, так как лодка лежала на грунте с дифферентом на корму.

В трюме много воды, этот дополнительный балласт следовало откачать перед всплытием, но мы не стали этого делать: электроэнергию надо беречь, к тому же нам могли повредить шум и масляные пятна на поверхности. Все, что было возможно, привели в рабочее состояние.

При движении человеку требуется больше кислорода, а его не хватало. У многих посинели губы, холодели руки и ноги. Больше ждать нельзя! Личному составу роздано оружие, пушка готова к подъему, пулеметные ленты и пулемет поднесены к рубочному люку. Николаев непрерывно несет вахту.

- Горизонт чист!

Командую:

- По местам стоять к всплытию!

- В первом стоят по боевой готовности номер один.

- Во втором стоят...- И так до концевого отсека. Четкие, бодрые доклады дают понять, что наш экипаж ничто не сломит.

Чтобы всплыть быстро, решили продуть среднюю цистерну воздухом высокого давления. Дали воздух в среднюю. Лодка неподвижна, но хорошо слышно, как где-то выходит воздух.

"В чем дело?"- спрашиваю Моисеева глазами. Инженер пожимает плечами. Он не сводит глаз с глубиномера, с его маленькой стрелки - сигнала жизни. Поочередно пробуем дать воздух в другие цистерны - в корме, в носу. Тот же результат.

- Если не удастся продуть цистерны, придется отдать аварийный киль,- тихо говорю Моисееву.

Система отдачи аварийного киля существовала только на "Лембите". Эта самая крайняя мера должна была заставить лодку всплыть, но без аварийного киля она превратилась бы в корабль, лишенный возможности плавать под водой. Вряд ли удалось бы нам тогда вернуться домой...

Неожиданно старшина группы трюмных Посвалюк доложил Моисееву:

- Товарищ инженер-капитан-лейтенант! Клапаны вентиляции пропускают воздух. Может, их перекосило во время взрыва или они сошли с гнезд?

Несколько раз открываем и закрываем клапаны вручную, а затем снова даем воздух в цистерны. На этот раз мы не слышим никаких шумов. Люди уже не могут стоять на ногах. Даже самые крепкие краснофлотцы не выдерживают.

Запас сжатого воздуха был на исходе, когда лодку слегка качнуло и стрелка глубиномера побежала вверх. Проходят какие-то секунды, и вот лодка уже стремительно вырвалась на поверхность. Старшина группы мотористов Грачев, командиры отделений Шеханин и Рябиков стоят у дизелей, чтобы мгновенно их запустить. Вооруженные краснофлотцы готовы по моему приказанию выйти наверх.

Отдраиваю рубочный люк. Давление воздуха в лодке значительно выше, чем на поверхности моря, и меня буквально выбрасывает на мостик. Сорванная с головы фуражка улетает далеко в море. Резкий перепад давления, ворвавшаяся в лодку струя свежего воздуха валит моряков с ног, некоторые теряют сознание.

Море спокойно и пустынно. Лишь на опушке шхер, к моему удивлению, дает вспышки маяк Утэ. Наверное, ждут корабли с моря, а нам надо уходить. Жаль. Остались еще две боевые торпеды. Но еще неизвестно, целы ли винты. Пустили дизели малым ходом. За кормой появилась слабая кильватерная струя. Боцман Дмитриев переложил вертикальный руль с борта на борт, лодка хорошо его слушается.

Взяв пеленг на маяк, задал курс рулевому. Полный вперед! Мы идем в открытое море, подальше от места, едва не ставшего нашей могилой. В отравленной атмосфере лодки мы пробыли 10 часов 10 минут. Как хорошо жить, дышать, стоять вот здесь на мостике, подставив лицо свежему осеннему ветру!

Идем на юг. Там мы сможем в большей безопасности проверить все навигационные приборы, механизмы и, по возможности, исправить полученные повреждения. Надо попытаться восстановить радиосвязь. Форсировать Финский залив, не получив информации от штаба, крайне рискованно - ведь обстановка со времени нашего ухода на позицию могла значительно измениться. Никогда не забуду наших героических радистов. Превозмогая нестерпимую боль, старший радист Федор Галиенко, работая на ощупь, но больше советами, помог радисту Степану Продану смонтировать приемник из изломанных, исковерканных деталей и запасных частей. Гидроакустик Михаил Николаев быстро проверил свою аппаратуру и пришел на помощь Продану. К рассвету, когда пора было погружаться, приемник был готов. Ввод антенны в корпус лодки оказался перебитым. Пришлось протянуть антенну через рубочный люк. Это было чревато новыми осложнениями, так как в случае срочного погружения нельзя было захлопнуть люк, не отсоединив предварительно антенну, а на это требовалось время.

Наконец Продану удалось поймать в хаосе разных помех знакомый почерк штабной рации. Наш шифровальщик старшина 2-й статьи Д. С. Яцко на этот раз работал с необыкновенной быстротой. Штаб предупреждал наши подводные лодки, находящиеся в Балтийском море, о том, что часть фарватеров, по которым лодки выходили в море, стала известна противнику. Он усилил минные заграждения и установил круглосуточное наблюдение. Это сообщение было очень важным. Не зря трудились радисты. Но, к сожалению, несмотря на все старания, привести передатчик в рабочее состояние им не удалось. Мы не могли доложить ни о победе, ни о нашем существовании.

Тяжелейшая работа выпала на долю электриков. В первую очередь надо было осушить разрушенную аккумуляторную яму, в которой, выделяя хлор, плескался разбавленный водой

электролит. Сразу после всплытия мы пустили на полную мощность батарейную вентиляцию - ведь газ просачивался во все отсеки. Старшина группы главный старшина И. И. Тронов, командир отделения старшина 2-й статьи В. Я. Шувалов, электрики А. Г. Сухарев, В. А. Кондрашев, И. Я. Помазан - все работали самоотверженно. Шувалов и Сухарев большую часть ночи занимались зарядкой первой группы аккумуляторной батареи, а Кондрашев, Помазан и пришедший к ним на помощь штурманский электрик Панов работали в аккумуляторной яме. В громоздком кислородном приборе там было не повернуться, поэтому краснофлотцы были вынуждены обходиться без них. Батарейная вентиляция работала непрерывно, но воздух был настолько насыщен газом, что люди могли находиться в яме несколько минут. После удаления вредоносной жидкости аккумуляторную промывали содовым раствором. Работали буквально до потери сознания. Через три-четыре минуты работы в яме у краснофлотцев уже темнело в глазах. Старшина Тронов и фельдшер Куличкин стояли на страховке, они тотчас помогали работавшим выбраться в отсек, давали подышать кислородом, отпаивали молоком. А в это время в яму спускался следующий. В течение ночи работы закончили. Разбитые аккумуляторные баки расклинили деревянными распорками, чтобы не болтались при качке, сорванные крышки лючков закрепили проволокой.

За несколько часов надводного хода успели зарядить единственную теперь группу аккумуляторных батарей и до отказа запрессовать баллоны сжатого воздуха. Уходили под воду по срочному погружению. Перед погружением я отсоединил выведенную через люк боевой рубки антенну, на это ушло 30 секунд.

Весь день ходили у островов Даго и Эзель - они находились в руках врага, но маяки и приметные знаки на них стояли по-прежнему. Проверили работу компасов. Гирокомпас работал устойчиво, а магнитный, как в шутку говорят, "показывал погоду". Однако я, как всегда, требовал, чтобы на каждом курсе, при каждом режиме работы гребных электромоторов показания магнитного компаса записывались в журнал и выводилась поправка по сличению с гирокомпасом. Скорость хода определяли по оборотам винтов.

К вечеру мы убедились, что техника лодки нас не подведет. При экономном расходовании энергии можно плавать и с одной группой аккумуляторных батарей.

16 сентября в час ночи мы вышли на фарватер противника, по которому почти месяц назад выходили на запад, в море. Теперь начали форсировать Финский залив в восточном направлении -

мы шли домой! При плавании по этому фарватеру нам здорово везло: как при выходе в море, так и на обратном пути не встретили никого.

Но как быть дальше? Полученным предупреждением штаба пренебрегать нельзя. Надо придумать такой вариант пути, чтобы не встречаться с противолодочными кораблями и обойти усиленные минные поля. Я непрерывно думал об этом.

Утром при подходе к острову Осмусар заметили сторожевик противника, курсировавший малым ходом вдоль берега. Ушли на глубину. Враг нас не заметил.

Прижимаясь к самому грунту, благополучно прошли через минное поле. С наступлением темноты всплыли.

Зарядка аккумуляторной батареи подходила к концу, когда острые лучи света, направленные в нашу сторону, прорезали темноту ночи. Антенна не была выведена через люк, мы быстро погрузились и ушли на предельную глубину. Весь день шли, прижимаясь к грунту, дважды задевали минрепы. Решение о форсировании последнего, самого ответственного участка пути у меня вполне созрело, но была необходима еще одна зарядка аккумуляторной батареи, чтобы подойти к своей островной базе.

Две ночи мы не включали приемник. Продан просил присоединить антенну на пять-шесть минут - в точное время работы штабной рации. Пришлось согласиться могли быть какие-либо важные сообщения.

С наступлением темноты всплыли. Для того чтобы ускорить уход под воду, заполнили цистерну быстрого погружения, объявили готовность "номер один" и после этого включились на винт-зарядку. Ночь была темной, со слабым ветром и волной, медленно плыли низкие облака. На мостике находились я и вахтенные офицер и сигнальщик. Вахтенные менялись, а командирская вахта - бессменная. Около полуночи вестовой Федор Поспелов принес на мостик кружку крепкого черного кофе и пачку галет: "Товарищ командир, сегодня день вашего рождения, а мы и не отметили. Попейте кофейку!" Такое внимание меня растрогало. Действительно, в этот день мне исполнилось тридцать семь. Я поблагодарил Поспелова и с удовольствием выпил кофе. Комиссар Иванов поздравил меня еще днем, но мы решили об этом пока помолчать, а отпраздновать, когда придем в базу.

Обычно на "Лембите" отмечали день рождения каждого члена экипажа, даже во время похода. Писали поздравления, пекли праздничный пирог, иногда коку удавалось сделать настоящий торт. Эти праздники заметно скрашивали однообразную жизнь лодки...

В это время подключили антенну, и Продан открыл радиовахту. Мы усилили наблюдение; каждому, находящемуся на мостике, был определен свой сектор. Вдруг справа на траверзе лодки блеснула очередь скорострельной пушки. Выстрелы шли как будто из-под воды. Ничего не было видно, только вспышки выстрелов осветили часть какого-то корабля.

- Все вниз! Срочное погружение!

Прежде чем захлопнуть рубочный люк, мне надо было отсоединить антенну. На это ушли лишние секунды. А за это время в четырех местах было прострелено ограждение рубки. Мы были на глубине 28 метров, когда разорвались первые глубинные бомбы. Четыре крупные бомбы взорвались за кормой. Корпус сильно содрогался, в отсеках раздавался дребезжащий звук, но течи нигде не появилось. Затем по бортам взорвалось несколько мелких бомб. Гирокомпас вышел из меридиана, пришлось его остановить. Погрузились на 40 метров, под килем оставалось еще 24 метра, но лодка остановилась. Мы попали на слой "жидкого грунта", как называют слой воды, плотность которого больше, чем в соседних слоях. Пользуясь этим, подводная лодка может находиться без хода на глубине. В таком слое акустика работает плохо, но шум винтов или агрегатов лодки хорошо прослушивается. Остановили моторы и прекратили движение. По шуму винтов мы определили, что около лодки крутятся два противолодочных катера, но обнаружить нас им не удается. Отдельные бомбы они сбрасывали на значительном расстоянии от лодки и постепенно удалились к югу, где обнаруживали ранее наши лодки. Через полтора часа шум их винтов затих.

Теперь я окончательно убедился в правильности намеченного пути. Проложил курс на север к маяку Тискери у входа на фарватер, ведущий в финские шхеры. Выходит, не зря записывались показания магнитного компаса и выводилась поправка при разных курсах: гирокомпас вышел из строя и единственным путеуказателем стал древнейший прибор мореплавателей - магнитный компас.

В 11 часов определили свое место по маяку Тискери. Магнитный компас не подвел, мы пришли в намеченную точку. В это время Панов привел гирокомпас в полный порядок. Получив надежное определение нашего места, я проложил курсы в восточном направлении по малым глубинам через каменные банки. Лучше ползти на киле по грунту, чем подорваться на минах или встретиться с кораблями противолодочных сил противника. Я считаю, что никому и в голову не придет, что здесь может пройти подводная лодка, а значит, и мин тут не поставят.

По мере удаления от маяка определяться стало труднее,

ориентиром служили каменные банки. Курс был проложен по северной части банки Преображения по глубинам 8-10 метров. Через семь с половиной часов подводного хода подошли к этой банке и буквально переползли через нее на киле. После такого "определения" своего места легли на новый курс. Вскоре удалось взять пеленг Гогландских высот. Пошли вторые сутки, как мы оторвались от катеров. Ни одного задевания за минреп, ни одного корабля противника.

Ночью можно было бы всплыть, постоять без хода и провентилировать отсеки. Но для вентиляции нужна энергия, а ее следовало экономить. Для всплытия придется расходовать сжатый воздух, запас его тоже ограничен. Чтобы подзарядить аккумуляторную батарею, надо пустить дизели, но их шум слышен за несколько миль, и нас наверняка обнаружат...

У тяжело раненного Галиенко начался бред. Его перенесли в пятый отсек на койку фельдшера.

Надо идти вперед, без остановки, только вперед!

Прошла еще половина суток - продолжаем идти, не всплывая. Свободные от вахты лежат на койках. В отсеки добавляем последний кислород. Дышим через патроны регенерации, подсоединив к ним трубки противогазов. В каждом отсеке оставлено по одной лампочке. Электробатарея почти полностью разряжена, винты едва вращаются, ход около двух узлов. На глубине 25 метров прошли минное поле, о котором я знал еще до боевого похода, и всплыли под перископ. Море штормит, лодку стало покачивать. На малом ходу ее не удержать на перископной глубине, а большего дать не можем. Наш островной пост хорошо виден. Несмотря на то что было светло и до точки, где обычно назначается встреча с нашими катерами, еще не дошли, пришлось всплывать.

19 сентября в 12 часов 32 минуты после полутора суток подводного хода мы всплыли в трех милях от острова Лавенсари. Заметили нас быстро. Через несколько минут мы уже обменялись опознавательными сигналами с вышедшими нам навстречу морскими охотниками. Командир "МО-303" старший лейтенант И. П. Чернышев радостно прокричал слова приветствия. Месяц тому назад он выводил "Лембит" в море, срок нашего возвращения истек, и катерники уже не надеялись встретить нас. Полным ходом под дизелями мы пошли в бухту острова Лавенсари.

На рейде к борту лодки подошел на катере командир дивизиона капитан 3 ранга В. А. Полещук. Он поздравил нас с благополучным возвращением, сказал, что до наступления темноты нам придется лечь на грунт: на бухту часто налетает авиация противника. На борт катера перешел комиссар Иванов, и

катер умчался в глубь бухты под прикрытие.

Комдив Полещук и комиссар Иванов тотчас сообщили командованию о нашем благополучном возвращении и боевом успехе.

Нам пришлось отойти на большие глубины и лечь на грунт. В отсеках произвели приборку. Все побрились, наш "доморощенный" парикмахер Гриценко кое-кому подстриг слишком длинные волосы; словом, готовились, будто к увольнению в город. Удалось подремонтировать камбуз. Из остатков продуктов кок Козлов приготовил горячий ужин.

С наступлением темноты подошли к гостеприимному пирсу острова. Снова мы дышим чудесным ароматом соснового бора!

И. Виноградов. В логове врага

Капитан I ранга Н. Виноградов в начале войны командовал бригадой подводных лодок Северного флота, затем был начальником подводного плавания ВМФ, командующим Юго-Западного морского оборонительного района Краснознаменного Балтийского флота. В послевоенное время Николай Игнатьевич (в 1954 году ему было присвоено звание адмирала) занимал ряд крупных командных должностей в ВМФ.

Кому не известен знаменитый эпизод с "чапаевской картошкой", используя которую легендарный начдив популярно объяснил одному из подчиненных ему командиров мудрую истину: вести людей в бой надо с умом, четко зная, на каком месте в той или иной обстановке командир должен быть. Об этой самой "чапаевской картошке" зашла у нас речь с командующим Северным флотом контр-адмиралом А. Головко в один из самых первых дней войны. В тот тяжелый период многие из нас еще не очень четко представляли, что же конкретно потребуется в суровую годину от каждого. Одно желание владело сердцами всехот матроса до адмирала - попасть бы на передовую, чтоб бить, бить и бить заклятого врага. Я, помню, тоже не удержался, улучив момент, попросился у Головко в поход на одной из "щук".

- Та-ак,- протянул командующий.- Комбриг, значит, рвется в бой. Вперед на лихом коне, с шашкой наголо?

Вот тут-то и напомнил он о "чапаевской картошке". Только вместо нее в целях доходчивости были использованы обычные спички.

- Вот вы на "щуке" у вражеского побережья, вот другие лодки на позициях,раскладывал их Арсений Григорьевич.- Вот лодки, готовящиеся к выходу в море, вот находящиеся в ремонте. Кто будет заниматься всеми ими?

Крыть было нечем. Оставить бригаду в тот момент, когда у нас еще не имелось устойчивых боевых успехов, было

невозможно. Но вот минули лето и осень. Появился у подводников определенный опыт. День за днем уходили подводные лодки на боевые позиции, и все чаще, возвращаясь, оглашали они простор над Екатерининской гаванью в Полярном победными салютами в честь потопления вражеских кораблей и судов.

Теперь-то появились все основания надеяться, что командующий отпустит меня в боевой поход. Потребность в этом я ощущал все больше. Командиры, экипажи возвращались из боевых походов не только с победами или неудачами. Они возвращались и с вопросами. На разборах многие из них удавалось разрешить, для чего мне приходилось мобилизовывать весь свой опыт подводника. Но все чаще чувствовалось, что его уже не хватает. Остро необходимы были личные впечатления об условиях, в которых приходится действовать моим подчиненным на коммуникациях врага. С этими соображениями я и пришел в начале декабря к Головко. Он внимательно выслушал и спросил:

- На какой лодке комбриг намеревается идти в поход?

- Думаю, на "К-22". С Котельниковым.

- Добро,- согласился командующий.- А в какой район?

Я назвал несколько возможных вариантов.

- Вот что,- после некоторых размышлений сказал Головко.- Сходите-ка к Гаммерфесту. Фашисты в этом районе активно используют для своих перевозок шхерные фарватеры.

Итак, решено - идем к норвежскому порту Гаммерфест. Задача - произвести минные постановки, а затем - попытать счастья в охоте за вражескими кораблями и судами.

Переход в намеченный район прошел в целом спокойно, если не считать, что у Рыбачьего пришлось уклоняться от неопознанного самолета. Здесь, у побережья врага, нас ждут, безусловно, более сложные испытания. И первое - прорыв на внутренний шхерный рейд вражеского порта Гаммерфест. Мы с командиром "К-22" Виктором Котельниковым держим совет: когда это сделать лучше? Сейчас, когда бледный, матовый свет зимнего заполярного дня уже начал разливаться над морем, или несколько позже, дождавшись темноты? Решаем идти немедля. Идти в подводном положении, осматривая район в перископ. Светлого времени не так много, и надо максимально использовать его.

"К-22" осторожно двигается вперед меж многочисленных островков. Котельников буквально прилип к перископу. Вместе со штурманом Чурипой они производят своего рода рекогносцировку.

Периодически я меняю командира у перископа. Море

пустынно. День, не успев заняться, быстро пошел на убыль. И вот уже вокруг непроглядная тьма. Теперь можно и подвсплыть.

Поднимаемся с Котельниковым на мостик. Над рейдом зловещая тишина. Над головой, словно надраенная рында, сияет луна.

- Светила б ты, голубушка, для влюбленных,- хмурится командир.

Луна и в самом деле ни к чему. Рейд, заснеженные скалы, проливы, бухточки - все как на ладони. Невольно приходит мысль: а вдруг и нас видит враг? Но нет, мы приняли меры предосторожности. Котельников очень грамотно поставил "катюшу"- на фоне черной скалы.

Мы в логове врага! Наверное, ощущения подводника, испытываемые в такие минуты, можно сравнить с ощущениями разведчика, выполняющего задание в тылу противника. Нервы - на боевом взводе, чувства - максимально обострены.

- По пеленгу... Транспорт противника!

Доклад сигнальщика взвинчивает напряжение до предела. Всматриваемся в тьму. Какой-то огонек медленно приближается к нам.

- Прошу разрешения атаковать.- Всегда спокойный, невозмутимый, Котельников на этот раз явно волнуется.

- Боевая тревога!- командую я и сам чувствую, как жаром обдало лицо. Это же надо, как повезло! Не успели обосноваться на рейде - и уже встретили врага.

Подкрадываемся к цели. Котельников готов уже скомандовать "Пли". Но вместо этого лишь огорченно восклицает: "Мотобот!"

Да, теперь, когда судно приблизилось на малую дистанцию и силуэт его четко вырисовался на фоне залива, стало ясно, что мы обманулись: приняли за транспорт мотобот. От торпедной атаки приходится отказаться.

Оплошность наша, увы, не сошла с рук. На мотоботе заметили лодку, засуетились, принялись отчаянно сигналить: "Ж", "Ж", "Ж"... Ясно, что это "жужжание"- закодированные сигналы о помощи. Через несколько минут два противолодочных катера проносятся мимо - едва успеваем погрузиться. К счастью, взрывов "глубинок" не последовало, фашисты нас не обнаружили.

Котельников клянет себя за поспешность. У меня тоже настроение неважное: кто-кто, а комбриг, старший на борту, был обязан проявить выдержку и осмотрительность. Урок не из приятных, но тем не менее поучительный. Впрочем, долго предаваться размышлениям по поводу "первого блина" не приходится. Уже набирает силу прилив. А значит, приближается время минной постановки.

5 часов утра 9 декабря. Мы в исходной точке. Справа и слева сквозь мглу прорисовываются скалистые берега. 20 мин, по 300 килограммов тротила в каждой, ждут своего часа в минной цистерне. Большая ответственность сейчас ложится на командира минно-торпедной боевой части Сапунова и его подчиненных. От того, насколько точно выдерживают минеры интервалы сброса мин, зависит, насколько эффективно сработают они в будущем.

В притихшей лодке слышны отрывистые команды: "Пошла первая!", "Пошла вторая!"...

Закончив работу в проливе Саммельсунд, переходим к другому - Бустасунд. Закупориваем его наглухо. Теперь остается выставить 6 последних мин у острова Рольвсе. В 8 часов 45 минут приступаем к последнему этапу минной постановки. Мина за миной остаются за кормой. И вдруг - неожиданный доклад об обнаружении вражеского судна.

- Классифицируйте цель точнее,- приказал я, помня промашку с мотоботом. Нет, на этот раз не мотобот - грузовое судно.

Ради таких вот встреч с врагом мы пришли в Гаммерфест. Но надо же случиться, что встреча эта произошла в столь неподходящий момент, когда "К-22" занята выполнением другой, не менее важной боевой задачи.

Котельников размышлял буквально секунды:

- Прошу "добро" атаковать фашиста торпедой, не прекращая постановки мин!обратился он ко мне.

- Добро,- согласился я, хоть и понимал, что в командирском решении был немалый риск,- ведь подобные ситуации в учебных условиях никогда нами не проигрывались.

Силуэт вражеского судна прорисовывался в сумеречной пелене все отчетливее. Когда осталось четыре кабельтова, командир скомандовал "Пли". Торпеда устремилась вперед, оставляя за собой четкий, фосфоресцирующий след в темной воде. Было ясно, что она идет точно к цели, но взрыва почему-то не последовало. Возможно, что осадка судна оказалась меньшей, чем мы предполагали, и торпеда прошла под килем.

- Командир! Давайте по-гаджиевски - артиллерией,- предложил я.

Немедленно открыли огонь из орудия. И вот из судна вырвался мощный столб белого пара - снаряд угодил прямо в котельное отделение. Судно быстро скрылось под волнами. И буквально тут же поступил очередной доклад от минеров:

- Пошла шестая!

Так в течение нескольких минут "К-22" применила все виды своего оружия торпедное, минное и артиллерийское.

Удачным оказался для нас этот день. Настроение еще более поднялось, когда вечером сигнальщики заметили большой столб яркого огня у входа в Бустасунд: на минах, выставленных нами, подорвался корабль врага. А 11 декабря нас ожидал еще один успех. Вновь отличились артиллеристы. На этот раз они метким огнем потопили дрифтер-бот, баржу с горючим и еще одно небольшое судно.

Фашисты, решив разделаться с досаждавшей им "катюшей", бросили против нас группу катеров-охотников. Целый час враг бомбил лодку. Но счастье было на нашей стороне. Значительных повреждений "К-22" не получила.

Стоило подводной лодке оторваться от преследования, как посветлели лица подводников. В отсеках зазвучали шутки, морские байки. Особенно оживленно было во время ужина. Стол накрыли по-праздничному. Поразил всех своей изобретательностью кок Бородинов. Из продуктов автономного пайка он ухитрился приготовить торт, который назвал "Сюрприз Нептуна".

"К-22" производила зарядку аккумуляторных батарей неподалеку от вражеского берега. Многие мили отделяли нас от родной земли. А каждый думал о ней. Как там дела у нас в бригаде, на флоте? Как обстановка на фронтах? Как Москва?

А вскоре мы поймали в эфире сводку о том, что наши войска продолжают наступление на центральном участке Западного фронта, гонят фашистов от стен столицы нашей Родины. Гонят! Это известие было лучшей наградой для каждого из нас.

П. Мирошниченко. Военное счастье

Петр Анисимович Мирошниченко - инженер-капитан первого ранга. Во время войны служил помощником флагманского механика бригады подводных лодок Северного флота. Участник боевых походов.

Июльским утром сорок второго года малая подводная лодка, известная на Северном флоте как "М-173", готовилась к выходу в свой одиннадцатый поход. На палубе стальной баржи, которая служила "малюткам" причалом, собрались командиры и боевые друзья с других лодок. Несмотря на ранний час, людей много.

Флагманский инженер-механик бригады Коваленко все указания уже дал и теперь молча ожидает момента, когда надо будет отдавать швартовы. Его коллега - дивизионный инженер-механик Каратаев, человек неуемный, неистощимый на выдумки, весело машет рукой:

- Вам, друзья-кочегары, ни сучка, ни задиринки!

Адресовано это мне и инженеру-механику лодки Юрию Бойко.

Человек, далекий от наших корабельных забот, мог бы усмотреть в этих словах претензию на остроумие. И ошибся бы. Пожелание имело вполне конкретный смысл.

Дело в том, что наши "ишачки", или "аркашки" (так подводники называли дизели на "малютках"), нередко доставляли в походах хлопоты. Поршни в цилиндрах давали "задиры"- попросту говоря, гнали металлическую стружку. Поскольку дизель на "малютке" был один-нетрудно представить себе все последствия потери хода в открытом море. А неполадки такого рода вызывались суровым режимом работы в условиях Арктики, жесткими нормами военного времени... Избегать именно этой неприятности - "задиринки" - и желал нам дивизионный инженер-механик.

С лодки на баржу сходят комбриг контр-адмирал Виноградов и командир дивизиона "малюток" капитан второго ранга Морозов. Они прошли по всем отсекам, простились с каждым подводником и для каждого нашли ободряющее дружеское слово. Мне немного не по себе. Дело в том, что я плавал в основном на "щуках", а на "малютках"- мало, да и то, что успел наплавать, приходилось на довоенное время. В боевой поход на лодке малого типа я иду впервые и потому чувствую себя дебютантом, тогда как мне предстоит быть наставником. Тем не менее я рад, что послан в поход именно на "М-173". Лодкой командует мой старый сослуживец по "Щ-403"- опытный подводник капитан-лейтенант Валериан Терехин; я давно и хорошо его знаю. В таких случаях личное расположение к человеку, который командует кораблем, значит многое. Как и все, я испытываю и нетерпение, и азарт, и желание встретить противника и помериться силами.

Наконец отданы швартовы. "Малютка" отваливает от борта баржи. Так начинается для "М-173" ее одиннадцатый поход...

Утро теплое. Вода в Кольском заливе гладкая, неподвижная. Еще не проснулся ветер, который покроет залив рябью, а то и барашков нагонит.

Вообще, я говорю "об утре" только по привычке делить время суток на полдень и полночь, рассвет и закат... На самом же деле в эту пору в Заполярье солнце не заходит, и границы суток стерты. Есть только яркий солнечный день. И в полночь, и на закате, и на рассвете - только день. Остальное - условность.

Летом, понятно, воевать здесь труднее. Подкрадываться к врагу труднее, заряжать аккумуляторную батарею труднее, идти крейсерским ходом труднее. Труднее потому, что главное преимущество подводника - скрытность. А когда круглосуточно светит солнце и видимость, как говорят летчики, "миллион на миллион", конечно, остаться незамеченным сложнее.

В этот утренний час везде тихо, потому так отчетливо врезаются в стылую тишину звуки авиационных моторов. Наши истребители поднимаются в воздух. Вот у кого полярным днем работы! В четыре часа утра летний день у них в разгаре: над Мурманском уже много недель идут беспрерывные воздушные бои. Немцы совершают налеты часто и яростно. Они намерены сжечь город. Их сухопутные войска добиться успеха не могут. Сколько уже было назначено "генеральных", "самых решительных" и "самых последних" наступлений на город! Была пущена в ход даже такая пропагандистская уловка: немецким офицерам выдали пропуска на банкет в ресторан "Арктика" по случаю взятия города. Но банкет все откладывается. Причина одна и та же: до "Арктики" несколько десятков километров, которые немцы пройти не могут. Горные егеря вермахта - "герои Нарвика и Крита"- засели в сопках и во мхах. Фронт встал по реке Западная Лица, и дальше этого рубежа горноегерская гвардия Гитлера не смогла продвинуться ни на шаг.

Оказавшись бессильными взять город с суши, гитлеровцы перенесли всю тяжесть ударов по Мурманску с воздуха.

Довоенный Мурманск был деревянным городом. Фашисты решили его выжечь. Их численное превосходство в небе летом сорок второго было весьма ощутимым, и "люфтваффе" с методичной жестокостью приступили к уничтожению города с воздуха.

В то памятное утро, когда наша "М-173" выходила из гавани, мы отстояли в десятках километров от Мурманска, но и до нас доносился запах гари. Облака черного дыма расстилались над заливом густой пеленой, закрывая чистое северное небо.

После войны, когда стало возможным обобщить и сопоставить различные данные, выяснилось, что сравнительно небольшой по площади Мурманск относится к числу наиболее пострадавших от вражеских бомбардировок городов: сожжено три четверти всех жилых домов. За три года войны немцы совершили 792 налета на Мурманск и сбросили 185300 фугасных и зажигательных бомб. В среднем на каждого жителя прифронтового Мурманска было сброшено 30 килограммов взрывчатки и по 6 зажигательных бомб. Иностранные моряки, побывавшие в городе во время войны, говорили потом, что такого, как мурманские бомбардировки, им больше никогда и нигде не довелось пережить.

* * *

Слава любит первого. Второму завоевать ее куда труднее. А если ты не второй! И даже не третий! Если твои товарищи уже восемь месяцев топят корабли противника, познав те тонкости

подводной войны, которые даются только временем и многократным риском, если они уже заслужили высшие воинские награды, а ты только приступаешь к самостоятельной боевой работе... Наверстывать упущенное всегда труднее. Помимо отваги, умения и, прямо скажем, удачливости, необходимы еще незаурядное хладнокровие и дьявольская настойчивость. Сочетание подобных качеств в одном человеке встречается не так уж часто. Но именно таким подводником был капитан-лейтенант Валериан Терехин - новый командир "М-173".

...Происходил он из рабочих. Вырос в городе текстильщиков Коврове Ивановской области. Всего в нем было с запасом, с размахом. И внешность носила тот же отпечаток широты и удали: крупный нос, большой рот, полные губы, высокий лоб, большие глаза. Все очерчено резко, даже как будто небрежно, одним махом.

О Валериане Терехине как о хорошем подводнике в бригаде знали давно. Настораживала в нем лишь этакая лихость, граничащая с бесшабашностью. Привычное представление о морском офицере, да еще командире корабля, вызывает в воображении образ человека волевого, но сдержанного, руководствующегося рассудком, а не эмоциями, и уж, конечно, безупречно корректного, взвешивающего каждое слово. Терехин в такое представление не укладывался. Взглянув на него иной раз, можно было подумать: моряк-то вроде опытный, да нужна такому все время сдерживающая рука. Дай ему волю - окажется лихачом. А лихач-командир на подводной лодке - верный кандидат в покойники...

Примерно такая репутация была у Терехина в бригаде. Поэтому и попал он с должности помощника командира лодки сначала в помощники начальника штаба бригады, а потом - на должность дивизионного минера. Понижением это трудно назвать, но явно одно: сначала Терехина на всякий случай перевели подальше от плавающего состава, а потом - подальше и от прямой ответственности за судьбы людей... Был Терехин весь на виду, как говорится, "душа нараспашку" и не пытался ничего скрывать. Не любил прятаться от начальства, и глаза его смотрели то с иронией, то с вызовом. Частенько он позволял себе отпускать замечания "не по чину". Иногда его поведение смахивало на откровенное бахвальство: не несет человек прямой ответственности за корабль, а рядит да судит о нем без учета собственного положения. Кто поближе знал Терехина, понимал, что эта манера идет от глубинной уверенности в своих силах. А тот, кто видел Терехина впервые, пожимал плечами: несолидно себя ведет флагманский минер!

Но вот появилась необходимость сменить командира "М-173". Найти подходящего человека на такую должность не так-то просто. Тогда и решили попробовать Терехина - опытный ведь подводник!..

За полтора месяца самая невезучая лодка встала под командованием Терехина в один ряд с заслуженными кораблями.

...В те дни разыгралась драма - вероятно, самая крупная за всю историю союзных конвойных перевозок в Северной Атлантике. Брошенный союзниками на произвол судьбы, в Баренцевом море погибал крупнейший конвой, известный под кодовым названием PQ-17.

Пытаясь облегчить судьбу оставшихся без прикрытия транспортов, командование Северного флота сверх боевых графиков срочно посылало в море все, что было под руками. На помощь транспортам вышли корабли ОВРа{23} главной базы Беломорской флотилии. Морские бомбардировщики и торпедоносцы нанесли по немецким кораблям в базах и по прибрежным аэродромам несколько мощных ударов. Эти энергичные меры в какой-то степени помогли спасти из тридцати четырех транспортов - такой это был огромный конвой!- одиннадцать... Разными способами нашим кораблям удалось отконвоировать в Архангельск около десятка судов, спрятавшихся от немецких подводных лодок в районе Новой Земли.

Североморским подводникам поставили боевую задачу: патрулировать на позициях в открытом море с целью перехвата немецких кораблей. В штабе флота предполагали, что из оккупированных норвежских портов, вероятно, выйдут боевые корабли, чтобы помочь немецким подводным лодкам добивать беззащитные транспорты.

Летом сорок второго года лодок в нашей бригаде было наперечет. Кого же послать на такое задание?

Федора Видяева, раз он тут, в базе. И с комдивом "щучьего" дивизиона Колышкиным на борту "Щ-422" выходит в море.

Кого еще? Конечно, Терехина!

И вот ранним июльским утром наша "М-173" минует флотский госпиталь на берегу и привычно берет курс на норд, словно и не было у нее долгого двухмесячного перерыва на ремонт.

Мы выходим в море уже к развязке этой печальной истории с конвоем PQ-17. Выходим с надеждой: может быть, хоть как-то удастся помешать немцам атаковать транспорты.

* * *

Когда ждешь встречи с противником, а его все нет, поневоле обращаешься мыслями к командиру. При этом прекрасно

понимаешь, что ждать ему труднее, чем кому бы то ни было, но все же постоянно думаешь о том, что он скажет, что предложит, что решит.

В такие дни настроение командира, любое его движение, даже вскользь брошенное слово - все моментально распространяется по отсекам и передается каждому.

Задача, поставленная перед "малюткой", казалась Терехину недостаточно активной. Он чувствовал себя как бы зависимым от немцев: хорошо, если им вздумается выйти в море... А если не вздумается? Так "малютка" и будет бессмысленно молотить винтом воду, тогда как враг преспокойно отстаивается где-нибудь в бухточке... Для хорошего командира холостой выход - сущая беда. У Терехина же таких выходов пока не было.

Проболтавшись на позиции несколько суток впустую, Терехин решительно приблизился к вражескому берегу. Теперь "малютка" шла вдоль Варангер-фьорда, смело заглядывая по пути в каждую бухточку. Но сколько Терехин ни поднимал перископ, в пределах видимости ничего, достойного торпеды, не было.

В ту пору у некоторых наших заслуженных командиров сложилось мнение, что подводники не должны наобум лезть к черту на рога во всякие бухточки, тем более что никогда заранее не знаешь, оправданно рискуешь или нет. Надо, высказывались товарищи, чтобы разведка работала более оперативно и выдавала бы данные, по которым можно точно выйти на противника и потопить его.

В этих высказываниях - с виду вполне логичных - было больше благих пожеланий, чем трезвого учета реальной обстановки. Ведение подобной разведки чрезвычайно затруднялось тем, что немцы совершали, как правило, короткие переходы, скорее - перебежки из фьорда в фьорд. Зачастую транспорт находился в море два-три часа, а то и меньше. И за это время предлагалось обнаружить его, передать данные на лодку, навести ее и т. д. А каждой лодке, к слову сказать, в течение суток приходилось оставлять позиции на восемь-десять часов и уходить в относительно безопасный район для зарядки аккумуляторной батареи. Понятно, что, ожидая данных разведки, мы бы постоянно опаздывали. Поэтому командирам было предложено самим активно искать противника. Терехин принадлежал как раз к тем подводникам, которые готовы были лезть в любую щель, лишь бы найти там фашиста и потопить. Наша "малютка" настойчиво обследовала все сколько-нибудь приметные бухточки, но на сей раз Терехину не везло. Разве что в насмешку в один из дней судьба послала нам бот, на борту которого торчало людей десятка полтора. Бот шел под красным

парусом к нашим берегам. Парус парусом, но все же мы эту посудину проводили и сдали под опеку наших батарей на берегу. Бот вызывал у нас подозрения. Во-первых, он был новенький, будто только что со стапеля, и одним этим отличался от потрепанных рыбацких посудин. Во-вторых, слишком большая шла на нем "бригада"- норвежцы, как правило, промышляют семьями, а тут полтора десятка здоровенных мужиков, один к одному... В-третьих, лето - заблудиться опытному рыбаку в круглосуточный "день" невозможно, да и какого дьявола надо переть к нашему побережью, если все норвежские рыбаки ловят рыбу у своих берегов!

- Хороши рыбачки,- комментировал Терехин, глядя в перископ.- Вот дойдут до нашего берега, разбредутся по тылам, и там, в скалах, их и батальоном не выловишь.

Сопроводив подозрительный бот, мы вернулись на позицию. Однако на сей раз военное счастье, кажется, действительно изменило Терехину.

Плотность электролита в аккумуляторной батарее падала. Инженер-механик Юрий Бойко доложил, что "батарея просит зарядки". Да и запасы воздуха высокого давления пора было пополнять. Терехин заглянул в карту и приказал штурману Гаврилову:

- Ложитесь курсом на нашу базу... Пойдем в район зарядки.

На подходе к берегу напряжение немного спало: в рубке и в центральном посту негромкие разговоры, реплики, обмен мнениями. Терехин не прерывал их: после нескольких дней напряженного ожидания людям нужна какая-то разрядка. Ожидание на позиции иногда выматывает больше, чем атака.

В конце концов стало ясно, что все эти необязательные разговоры преследовали одну цель - втянуть командира в беседу. Делалось это тактично, но несколько неуклюже. Наконец инженер-механик Юрий Бойко задал весьма отвлеченный вопрос: в чем же принципиальное отличие боевой работы подводников от боевой работы других родов войск? Вопрос по сути дела риторический, да и сформулирован по-школярски, но адресовался он командиру. Все замолкли.

- Главное отличие в том,- спокойно произнес Терехин,- что у нас нет альтернативы.

- То есть?- поднял брови Бойко.

- То есть у нас одна задача: наступать. Даже когда обороняемся - все равно атакуем.

Я вмешался в разговор, заметив, что "аркашка"- дизель "малютки", очевидно, по этой причине не имеет заднего хода...

- Интересно,- прищурился штурман Гаврилов,- ну, а когда на

тебя валятся глубинные бомбы? Он их швыряет и совершенно не думает, что ты в этот момент наступаешь... Да и сам ты больше беспокоишься о том, потек соляр наверх или нет. И уж не знаешь, какому морскому богу молиться, чтобы не потек.

- Молись вон на него,- кивнул Терехин на инженера-механика и усмехнулся.Только время, когда на тебя бомбы валятся, для молитв не подходит. Если бомбит тебя какой-то катер или даже тральщик, а ты, скажем, на "катюше", так всплыви и проучи его, наглеца!

Командир не случайно ввернул в разговор "катюшу", как называли у нас крейсерские лодки. У всех в памяти еще свежо было воспоминание о бое, который провела зимой лодка "К-3". После того, как она потопила транспорт, ее стали преследовать два сторожевых корабля. Бомбы падали точно и повредили топливные цистерны. Жирный маслянистый след на поверхности выдавал лодку, и тогда по совету командира дивизиона Магомеда Гаджиева, который ходил в тот поход на "К-3", командир лодки отдал приказ всплыть и вступить с вражескими судами в артиллерийский бой. "К-3" потопила оба сторожевика и благополучно вернулась в базу.

- Так то же "катюша",- стоял на своем Бойко.- У нее целая артиллерийская батарея на борту. А у нас? Одна сорокапятка!

- Зато от нас шуму под водой меньше,- Терехин вроде бы всерьез втянулся в спор,- а потому наша защита - выдержка и маневр. И если грамотно будешь маневрировать, тут и ты свой шанс получишь, подвсплыви и шарахни ему торпеду! И что с того, что он гонялся за тобой час или два? У нас на корме и оружия нет никакого. И правильно. Это потому, что "малютка"- самая боевая лодка. Ей на роду написано - только наступать!

Так неожиданно подворачивал Терехин разговор под свой характер, и все, кто слушал в центральном посту шутливую полемику, улыбались. А это главное. Сменится вахта - вся лодка будет знать, как "отбивался" командир от штурмана и механика. И пустяковый, казалось бы, разговор поднимает настроение экипажа.

Когда я собирался в этот поход, комиссар бригады счел нужным подчеркнуть: "Помните, вы идете не только как заместитель бригадного инженера, но и как полномочный представитель политотдела". Я был членом партийной комиссии бригады, поэтому замечание комиссара приобретало смысл задания.

Среди разных нужных мне материалов я взял в поход папку с газетными вырезками.

В ту пору многие фронтовики, и я в том числе, с нетерпением

ожидали статей Алексея Толстого, Ильи Эренбурга, стихов Александра Твардовского и Алексея Суркова, выступлений многих и многих других любимых писателей. Некоторые статьи, стихи, очерки я любил перечитывать и для таких случаев завел папку, куда собирал понравившиеся мне материалы из газет. Папка пополнялась в течение всей войны и достигла внушительного объема. Кроме этой папки, я захватил материалы и по военно-исторической тематике... Все это теперь очень пригодилось.

Чтение газетных материалов в то время было, как говорится, статьей особой. Воспроизвести реакцию моряков, которую вызывала иная статья военного времени или очерк, мне не под силу. Все, что печаталось с фронтов, очень часто напрямую переплеталось с мыслями о доме. Представьте себе, что вы родом из Смоленска или из Ростова, и вам в отсеке читают о том, как ведут себя гитлеровцы на оккупированной земле... Я помню, как старший матрос Пантелеймон Кондрицкий закрывал рукой лицо, когда однажды в газете сообщили о зверствах фашистов в Виннице. У Кондрицкого в Винницкой области осталась вся семья. Помню выражение лица матроса Николая Хохлова, когда в сводке Совинформбюро что-то сообщалось о Курской области. Не мог сдержать переживаний рулевой-сигнальщик, мой однофамилец, Павел Мирошниченко - родом из Харьковской области. С какой жадностью слушал каждое сообщение о Ленинграде старшина Михаил Кожарин!

Казалось бы, трудносопоставимые по масштабам понятия: огромная страна, миллионы людей, втянутых в водоворот войны, тысячи городов, несметное число деревень и тесный отсек "малютки", в котором собралось от силы человек семь-восемь... Но - удивительное дело! В этот отсек, оказывается, вместился весь Союз, вместился самым реальным образом, ибо от каждого находящегося здесь человека вдруг тончайшие нити потянулись на Украину, в Ленинград, в Белоруссию, на Волгу. И ничего удивительного не было в том, что подводники, которые хладнокровно переносили разрывы глубинных бомб над головой, не могли порой сдерживать слез при чтении газетного очерка...

Перископ мы с Павлом Мирошниченко обнаружили одновременно. Павел нес на мостике вахту, я же, несколько злоупотребив правами представителя штаба бригады, поднялся наверх подышать. Поднялся и на минуту ослеп от яркого солнечного света.

Каждому подводнику известно это опьянение от воздуха и света. Только пробыв много часов внутри тесной стальной трубы, какой была "малютка", можно наконец прочувствовать, что такое

пространство и какая роль отведена ему в жизни человека.

"Малютка" всплыла, чтобы начать зарядку аккумуляторной батареи, и в это время мы с Павлом увидели по корме с небольшим смещением вправо перископ. Это могла быть только немецкая лодка.

Зная, что в таких случаях следует команда "срочное погружение", я нырнул вниз, опередив команду на какое-то мгновенье. Через несколько секунд вся верхняя вахта уже была в центральном посту, а сама "малютка" проваливалась под воду. Торпедные аппараты готовились к выстрелу. Терехин намеревался атаковать.

В подобных случаях командир, как говорят подводники, приводит перископ на корму: то есть маневрирует таким образом, чтобы перископ вражеской лодки оставался строго за кормой. Попасть в корму практически невозможно. Терехин же сразу положил "малютку" лево на борт и развернул ее в лоб немецкой субмарине. Впоследствии этот первый наш маневр безоговорочно был признан ошибочным. В ясной ситуации Терехин поступил вопреки железному правилу, при развороте "малютка" на какое-то время подставила противнику борт...

* * *

...Уже час тянется подводный поединок. За это время мы не раз меняли глубину, приводили противника на корму, уменьшали и прибавляли обороты. Время ползет медленно, дышать все труднее. Торпедные аппараты готовы к выстрелу, но стрелять вслепую Терехин не хочет.

Я смотрю на Юрия Бойко: он как будто бы спокоен, но вот пальцы... Пальцы выдают инженера-механика, он старается их напрячь, вместо того чтобы расслабить, и от этого они дрожат еще заметнее.

- Чего дрожишь?

- Холодно...

- Кой черт холодно! В июле!- У меня вспотел лоб, но, честно говоря, совсем не от духоты.

- Не попадут они,- говорю.- Представь себе иголку на дне корыта, а у тебя, скажем, десять маковых зерен... Сколько у тебя шансов попасть в иголку?

Слушает. И другие слушают. И я готов уже дальше развивать свою "теорию вероятности", но в этот момент из глубины начинает нарастать шелестящий шум. И слова сами сворачиваются во мне. В отсеке безмолвие, какого не бывает в природе.

Шум этот очень похож на шум приближающегося поезда. Очень привычный для человеческого уха. Обычно такой шум не

вызывает чувства опасности: отойди подальше от рельсов, и все. Однако представьте себе, что курьерский поезд, сойдя с рельсов, гоняется за вами во всех мыслимых направлениях и нет у него другой цели, как догнать и раздавить вас. Жуткий сон...

Это не сон. Это - реальность. Каждый из нас застыл, приложив ухо к шпангоуту,- мы слушаем приближающийся заунывный шум.

Немец уже выпустил по нашей "малютке" четыре торпеды. Мы уклонились. Теперь он носится рядом, очевидно пытаясь отправить нас на дно таранным ударом. Для этого немецкой лодке достаточно задеть нас своим носом, но трудно попасть в "малютку"! Выручает Иван Шахов - это единственный человек, ровный голос которого беспрерывно слышен в центральном посту: он докладывает пеленги. Но и без докладов акустика немецкую лодку хорошо слышно. Сейчас она проходит у нас над головами. Сколько метров отделяет нас от нее? Семь? Пять? Может, три?

Шум начинает стихать - лодка удаляется. Сейчас она развернется, прослушает горизонт. Хоть двигаемся мы на самых малых оборотах, но шумок все-таки есть... Вот она и кидается на этот шумок. Когда стальная акула проходит рядом, возникает неудержимое желание пустить торпеду. Но у нас их всего две, и командир бережет торпеды.

Безотчетно твержу про себя присловье комдива Колышкина: "Не догонишь... не догонишь... А догонишь - не возьмешь!" В такие моменты он еще любит напевать свою "коронную" песню - "растут фиалки, ароматные цветы...". Насчет фиалок не привилось это у меня, наверное, из-за отсутствия вокальных данных, а вот присловье не сходит с языка. В устах Колышкина слова "а догонишь - не возьмешь!" имели магический смысл. Сколько подводников слышали их в тот момент, когда лодку подбрасывало под водой от близких разрывов! Не было такой "щуки" или "малютки", на которой бы Колышкин не ходил в поход. За ним укрепилась слава не только талантливого боевого комдива, но и отчаянно везучего человека. По меньшей мере полбригады могло бы подтвердить верную примету: если Колышкин идет в поход, лодка обязательно вернется. Ну, а с пустыми руками, само собой, Колышкин возвращаться не привык... Забегая вперед, скажу, что и в самом деле за всю войну ни одна глубинная бомба не попала ни в одну из тех лодок, на борту которых находился в тот момент Колышкин. Только по возвращении переносил свой чемоданчик на новую лодку и отправлялся в очередной поход. Почти всех товарищей потерял в этой войне, но самого его смерть миновала. Все прошел. Все! Он

да Морозов - "малюточный дед", совершивший двадцать семь боевых походов. Два непотопляемых комдива, два подводника с такими судьбами, что никакого воображения придумать такое не хватит...

Нет с нами на "М-173" ни "малюточного деда", ни Ивана Александровича Колышкина. Я "проверяю" всесильность заклинания "а догонишь - не возьмешь!", и пока действует... Хоть у фашистов лодка - не сравнить с нашей (и торпед раз в пять больше, и скорость выше, и запас электроэнергии побогаче), а ничего они с нами сделать не могут. Вот опять рядом прошли, да промазали!

А шумит, вражина, так, что, кажется, пальцем можно показать, куда надо выстрелить... Это какой-то зуд... Ну, влепи же ему, командир, вот он, рядом! Все взгляды обращены к Терехину. Уже все без исключения не в силах бороться с искушением "влепить", только командир - тот самый разухабистый флагманский минер, который так часто в мыслях "брал не по чину",- сохраняет хладнокровие и вообще ведет себя так, словно у него и нет этих двух торпед. Я понимаю, что ощущение очевидной близости противника противоречиво: опасность реальная, а данных для атаки нет. И желание "стрельнуть" идет от чувства близкой опасности. Но как слаба эта трезвая мысль! Ее биение едва-едва фиксируется сознанием, она кажется помехой...

Фашист опять меняет тактику - я слышу доклад акустика: "Пошла..." Значит, у немца нервишки пожиже, чем у нашего командира: решил пострелять... Ну что ж - может, это к лучшему.

Теперь мы слышим другой шум - ровный, сверлящий. Жж-жшшш... Словно тяжелый жук налетает... В этот миг все так и застывают кто где стоит: торпеда - сама смерть - проносится рядом... Жж-жшшш - это она жужжит в нескольких метрах за бортом. Подслеповата, правда, на наше счастье... Пятый раз мы провожаем ее не дыша... Нам еще повезло, что у немца обычные парогазовые торпеды. Были б магнитно-акустические - пиши пропало... Может, поэтому немец и взбесился и стал носиться как угорелый...

- Правильно говорят, лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать,вздыхает штурман Катькалов.

Это, без сомнений, абсолютная истина, которая комментария не требует. Потому и бережет Терехин торпеды.

В эти минуты я невольно вспоминаю командира лодки "М-176" Бондаревича. Вероятно, каждый вспоминает. Его лодка попала точно в такую же ситуацию, никуда от воспоминаний не деться. Только одно дело - слушать рассказ товарищей в базе...

"М-176" шла в надводном положении, когда сигнальщик

увидел рубку лодки противника. Лодка большая - примерно такого же класса, как наши "катюши". Немцы тоже заметили "малютку". Обе субмарины тут же погрузились, и началась четырехчасовая дуэль.

Когда "малютка" Бондаревича погружалась, над ней пронеслись две торпеды. А вскоре акустик "М-176" Адамюк доложил о приближении еще двух торпед. Бондаревич уклонился и от них. После этого немец перестал стрелять и долго маневрировал, пытаясь перехитрить командира "М-176". Но в игре на выжидание шансы у немца оставались нулевые: Бондаревича нельзя было спровоцировать на необдуманный поступок. Этот скромный и сдержанный человек обладал поразительным хладнокровием.

После часового маневрирования немец выпустил еще две торпеды. Так же безрезультатно произвел он седьмой и восьмой выстрелы. Девятый. И, наконец, десятый.

Немец разоружился. Теперь, даже если на стеллажах у него лежали запасные торпеды, ему надо было отходить, чтобы перезарядить аппараты. А может быть, пришла ему пора всплывать, потому что разрядилась аккумуляторная батарея. Трудно решать за противника, еще труднее - гадать. Скорее всего, вражеский командир подумал, что у советской лодки нет торпед. Поэтому он отошел недалеко.

Адамюк доложил о том, что немец всплывает. Бондаревич тут же подвсплыл под перископ. Немецкая лодка качалась рядом. Курсовой угол оказался подходящим для атаки. Не мешкая ни секунды, Бондаревич произвел залп. Раздался сильнейший взрыв. Некоторое время Адамюк еще прослушивал бульканье - лопались на поверхности пузыри воздуха,- но вскоре прекратилось и оно.

Это был редкий поединок и редкая победа. А в следующем походе Бондаревич погиб...

И теперь вот, не прошло и полутора месяцев, разразилась еще одна подобная дуэль, в которой надеется победить Терехин. У него хватит терпения дать немцу разрядиться. И хватит умения потопить. Если... хватит энергии нашей "малютки". Мы ведь зарядиться не успели: немец подловил нас, едва мы начали зарядку. Если немец начнет экономить торпеды - нам придется всплывать. А тот, кто всплывет первым, будет потоплен. Если б на нашей "малютке" был установлен "спрут"! Это простое, но очень важное устройство стали внедрять позже. "Спрут"прибор-автомат, который держит лодку без движения на заданной глубине. Иногда, скажем - при изменении плотности воды, лодка самостоятельно начинает всплывать - тогда "спрут" автоматически принимает в уравнительную цистерну столько

литров воды, сколько требуется для компенсации положительной плавучести. И держит лодку на заданной глубине. Или откачивает несколько литров, по необходимости. Работает "спрут" практически бесшумно. Винт не вращается, лодка не прослушивается - будто нет ее. Попробуй ее найти! А энергия, драгоценнейшая энергия, экономится...

На нашей "малютке" нет "спрута". Мы работаем на самом малом ходу, и боцман, управляя горизонтальными рулями, время от времени жалуется, что лодка тяжела и рулей слушается плохо. Тогда старшина Катарин и матрос Стотченко поддифферентовывают лодку ручным насосом.

Ходим.

Акустик по-прежнему выдает пеленги.

Шум приближается справа.

- Лево на борт!- немедленно реагирует Терехин. И вслед за этим:- Боцман, ныряй на полсотни!

Для "малютки"- это глубина, близкая к предельной.

От обжатия корпуса лодка тяжелеет и может провалиться. На всякий случай у нас есть запас воздуха высокого давления.

Электрики каждые четверть часа докладывают о напряжении и плотности аккумуляторной батареи. Чудес не бывает: плотность падает.

Немец снова проходит рядом. Мы переглядываемся, словно спрашивая друг у друга: собирается он стрелять или нет? Сколько он будет так носиться?! Только со зла или по неопытности можно рассчитывать таранить "малютку" под водой... Вряд ли большими лодками у немцев командуют новички... Скорее всего - тянет время, чтобы заставить нас всплыть.

Этого немца я никак не могу представить себе в человеческом обличье: что-то абстрактное вырисовывается, черномундирное...

Выше нас - сверлящий ровный шум.

- Пятая!

Ж-жж-шш-ш...

Прошла...

- Шестая!

Жж-жшш-шш-ш...

Этот звук, который был слышен более отчетливо, чем предыдущий, пронес мимо нас весь холод морских глубин. Через несколько секунд доклад боцмана: глубина пятьдесят метров. Сюда торпедой не достанешь.

Шесть торпед... Значит, носовые аппараты он разрядил. Уже легче! Теперь будет стрелять кормовыми... Но немец почему-то не стреляет.

Мы меняем глубину: подвсплываем.

Уже бесполезно прикладывать ухо к шпангоуту: только акустик слышит далекий затихающий шум.

Терехин быстро всплывает под перископ. Горизонт чист. Ушел немец.

Совсем ушел.

Поединок окончен.

Разговоры начнутся позже. А в первые минуты мы только смотрим друг на друга. Такие полтора часа объединяют на всю жизнь...

Когда мы всплыли, батареи были полностью разряжены. Едва зарядились приказ возвращаться в базу. Отозвали с позиции и "щуку" Видяева. Как и мы, Видяев вернулся с неизрасходованным боезапасом.

Терехин хмурился: он впервые возвращался с неизрасходованными торпедами, и это изрядно портило ему настроение.

- Просто я такой невезучий,- сказал я ему.- В следующий раз пойдешь без меня и обязательно потопишь...

Сказал - и стало неловко. Не то чтобы примета какая была или что-нибудь в этом роде. Неловко мне стало при мысли, что я таким вот допотопным способом пытаюсь как бы утешить... Кого?! Командира, какого еще надо поискать! Я даже расстроился от своей бестактности. Уставился в сторону и тут только заметил: уже в базу входим... Посмотрел на Терехина, а он улыбается! Широкая терехинская улыбка, знакомая, привычная.

Встретили нас равнодушно и поход оценили хорошо. Только всыпали командиру при разборе за то, что в самом начале развернул "малютку" носом на немца, а не привел перископ на корму. Не понимал он разве, что допускает оплошность?

Понимал. Но дистанция, по его расчету, позволяла сделать этот маневр: немец находился по меньшей мере в двадцати кабельтовых. Минуты три-четыре нужно торпеде, чтобы преодолеть такую дистанцию - да и то при условии, что залп будет моментальным. Но за это время и "малютка" успеет завершить разворот. А кроме того, немец ведь должен хоть какой-то расчет произвести: не в упор же стреляет... Это, конечно, не оправдание ошибочного маневра: по всем тактическим канонам Терехин поступил неправильно. Но... он хотел атаковать первым: предстоял тяжелейший поединок с лодкой, которая во всех отношениях была сильнее нас, тем более что мы не успели зарядить батарею. И Терехин решил использовать микрошанс: а вдруг немец оплошает, вдруг замешкается и сам подставит борт? И он сразу решил нацелиться. В аппаратах всего две торпеды! Но ведь этого достаточно, чтобы отправить вражескую лодку на дно.

Раз достаточно - значит, надо попытаться.

...Они не вернулись из следующего, августовского, похода.

За тридцать пять лет, прошедших со дня окончания войны, казалось бы, давным-давно растворилась во времени судьба маленького корабля, одного из сотен, а вместе с ним и судьбы двадцати моряков - коммунистов и комсомольцев; всего два десятка из миллионов, воевавших на море и на суше. Ничего подобного! Перед памятью время бессильно. Тридцать восемь лет прошло, как "М-173" числится погибшей. А в памяти живущих она и поныне остается той "малюткой" с удивительной, почти человеческой судьбой. Зайдите в музей Краснознаменного флота в Североморске, побывайте в комнате боевой славы соединения подводных лодок, в школьных музеях Москвы, Мурманска, Киева, других городов, и вы это почувствуете.

З. Арванов. Рождение традиции

Зармайр Мамиконович Арванов, контр-адмирал. В годы Великой Отечественной войны служил командиром лично-артиллерийской боевой части на подводной лодке "К-2", затем командовал подводной лодкой "К-21".

Первый боевой поход "К-2" начался 7 августа и закончился 31 августа 1941 года. Командовал лодкой опытный моряк капитан 3 ранга Василий Прокопьевич Уткин, пришедший на под-плав с торгового флота; комиссаром был Дмитрий Павлович Иванов; помощником командира - мой однокашник Григорий Иванович Галаган (мы вместе учились пять лет в ВМУ имени Фрунзе); штурманом - старший лейтенант Дмитрий Семенович Масич (позже он был назначен дивизионным штурманом); командиром минно-торпедной группы - лейтенант Владимир Леонардович Ужаровский; инженером-механиком лодки - Борис Лукич Фурманец. Командиром минно-артиллерийской боевой части был я.

В поход с нами пошел командир дивизиона подводных лодок капитан 2 ранга Магомет Имадутдинович Гаджиев.

Первый боевой поход... Сколько огорчений он принес нам! Двадцать пять суток мы патрулировали у северных берегов Норвегии в районе Тана-фьорда. Полярный день не давал нам возможности нормально провести зарядку аккумуляторной батареи: авиация противника по нескольку раз за время зарядки загоняла нас под воду. Лодка обнаружила и атаковала за весь поход восемь кораблей, стреляя каждый раз одной торпедой,- и все мимо цели; дважды в надводном положении атаковала противника артиллерией- и тоже безрезультатно.

Не стану сейчас, чтоб не быть умником задним числом, писать о причинах наших первых неудач. Скажу только, что мы

слишком недооценивали противника...

Итак, 31 августа "К-2" возвратилась в Полярное. Нас встречал командующий флотом контр-адмирал Арсений Григорьевич Головко.

После доклада командира он поздравил с завершением первого боевого похода и сказал: "Несмотря на то что боевой счет вы не открыли, ваши действия заставили противника снять свои надводные корабли с набеговых операций у наших берегов и поставить их на сопровождение своих транспортов. Разведка докладывает: ваши, хотя и неудачные, артиллерийские атаки произвели большое впечатление на противника; немец понял, что период безнаказанного плавания транспортов кончился; они уже сейчас начали сосредоточивать свои суда в Тана-фьорде, куда они следуют пока в одиночном порядке, пользуясь закрытыми с моря проливами, а из Тана-фьорда идут в Варангер-фьорд уже в составе конвоя. Этот отрезок их пути проходит в открытом море вдоль берегов. Скоро, товарищ Гаджиев,- продолжал командующий,- лодки вашего дивизиона активными минными постановками в этих проливах и там не дадут им спокойно жить".

* * *

"К-2" готовилась к следующему боевому походу. Мы стояли в Полярном у пирса и принимали топливо, продукты, грузили торпеды и мины. Весь личный состав приводил свои заведования в порядок, причем впервые никаких планов для этих работ не составлялось, море и война потребовали от каждого подготовить свои механизмы так, чтобы они не подвели в море.

Как раз в это время и мы, и все находящиеся на пирсе увидели странную картину. После боевого похода в Екатерининскую гавань входила английская подводная лодка "Тайгрис" (в июле на Северный флот прибыли три английские подводные лодки, которые, базируясь на Полярное, проводили операции у берегов Северной Норвегии), подняв на своей мачте два фашистских флага с ненавистной нам свастикой. Это означало, как разъяснил присутствующим представитель английского командования, что лодка потопила два корабля противника. Откровенно говоря, никому из советских моряков такое оповещение о победе не понравилось.

Наши войска в то время отступали на всех фронтах, и в сводках Совинформбюро ничего утешительного не было, а здесь еще эти фашистские флаги.

- Мы должны наши победы отмечать иначе!- сказал я Гаджиеву.- Хотя бы салютом из пушки.

- Нужно прежде иметь победу, а потом думать, как ее отмечать,- ответил он. (Наш неудачный поход не давал покоя

комдиву.)

В те же дни произошел и малоприятный для меня случай.

На нашей лодке, стоявшей у пирса, из офицеров были только инженер-механик Борис Лукич Фурманец и я, когда объявили воздушную тревогу.

Артрасчет быстро занял места у пушек. Когда я выбежал на мостик, командиры орудий доложили: "Боевой пост к бою готов!" Осмотревшись, я обнаружил "Ю-88", он летел с юга на север вдали от гавани; определил элементы его движения. Прошли секунды, и наводчики доложили: "Цель поймана!" Спрашивать разрешения стрелять было не у кого, я открыл огонь из обеих 100-миллиметровых пушек дистанционными снарядами. Увлекшись стрельбой, я не обратил внимания на то, что кроме нашей лодки ни корабли, ни береговые зенитные батареи огня по самолету не открывали. Самолет мы, конечно, не сбили, но снаряды рвались от него близко.

Как оказалось после, за время нашего пребывания в море был издан приказ командующего флотом, определяющий порядок отражения в гавани воздушного противника: лодкам, как и всем кораблям, в этом случае стрелять не нужно было, тем более самолет летел далеко и непосредственной угрозы для кораблей в базе не представлял. Приказ этот до меня доведен не был, и, естественно, обнаружив противника и почувствовав полную самостоятельность, я открыл стрельбу.

Лодка сразу же оказалась в центре внимания. На пирс "для выяснения" прибежал флагманский артиллерист бригады Владимир Перегудов. Комфлот запросил оперативного дежурного: "Кто у вас там стрелял?" Узнав, что стреляла "К-2", Головко передал Гаджиеву: "Этому бомбардиру Арванову объявляю выговор за бесполезную стрельбу в гавани".

Воздушная тревога длилась несколько минут, и за это время я успел и покомандовать, и пострелять, и получить фитиль. Командир лодки и комдив вызвали меня к себе и пропесочили. Комдив сказал: "Фитиль командующий тебе правильно дал, но это не значит, что ты не должен проявлять инициативу в использовании доверенного тебе оружия..."

* * *

7 сентября мы начали второй боевой поход. На нашей лодке вышли командир дивизиона Гаджиев и военком бригады Козлов.

На следующий день лодка скрытно подошла к базе противника Вардё и выполнила первую задачу - выставила минное заграждение.

Начался поиск вражеских кораблей.

11 сентября утром на вахте в боевой рубке у перископов

стоял я, на вертикальном руле, здесь же в боевой рубке,- рулевой Вакуленко, вахтенным гидроакустиком был Савин, в центральном посту на вахте - командир БЧ-5 Фурманец. Две боевые смены отдыхали: по распорядку дня для личного состава условно наступила ночь; дневной распорядок выполнялся ночью, когда шла зарядка батареи. (Одновременно во время зарядки батареи производились все работы по подготовке лодки к подводному плаванию: подкачка воздуха высокого давления, перезарядка торпед, вентилирование отсеков, осушение трюмов, приготовление пищи и ее прием. Так что ночью спать было некогда.)

В 10 часов при очередном подъеме перископа я обнаружил транспорт, идущий на запад вдоль берега. Объявил торпедную атаку и начал маневрировать. Передав управление лодкой прибывшему командиру, вслед за которым в рубку поднялись Гаджиев и Козлов, я побежал в первый отсек на свой командный пост.

В первом отсеке торпедисты уже готовили носовые торпедные аппараты к стрельбе. Еще минута - и главный старшина Дряпиков доложил: "Носовые аппараты готовы к выстрелу!" Я в свою очередь доложил в центральный пост и прильнул к переговорной трубе, боясь пропустить команды "Аппараты - товсь!" и "Аппараты пли!" Но по переговорной трубе был слышен громкий разговор комдива и командира, а команд все не было. Я уже начал сомневаться в правильности моих первоначальных действий, когда открылась переборочная дверь и из второго отсека кто-то из матросов почти шепотом передал мне (всякая громко переданная фраза при таком напряжении могла быть принята за приказание стрелять): "Товарищ лейтенант, вас срочно требуют в рубку".

Я бросился в боевую рубку и увидел рассерженного комдива. Гаджиев спросил:

- Расстрелять артиллерией транспорт сможешь?

- Так точно!- быстро ответил я, а потом добавил:- Разрешите посмотреть в перископ и определить дистанцию.

- Действуй, лейтенант, действуй быстрее. Упускать его - это преступление,сказал комдив и дал приказание командиру лодки: - Артиллерийская тревога для носовой стомиллиметровой пушки, курс на транспорт, срочно всплывать, после всплытия обоим дизелям полный ход.

Определив дистанцию, я быстро нашел по таблицам стрельбы данные на прицел и целик и с биноклем на шее готов был выйти на мостик. Артиллерийский расчет уже собрался в центральном посту: командир орудия - старшина 2-й статьи Голдин, заряжающий - моторист матрос Дикий, наводчики - торпедист

матрос Пышный и минер - старший матрос Шевяков, установщики прицела - электрики Костин и Гущин, подносчик снарядов Жидких.

Через 50 секунд после всплытия на прицелах были установлены данные стрельбы, наводчики громко доложили: "Цель поймана!", а командир орудия Голдин зарядил пушку фугасным снарядом.

"Товсь".

Командой "Залп!" я открыл огонь по транспорту.

Первый снаряд - недолет. Откорректировал прицел. Перелет. Еще поправка - и третий залп накрыл цель. Стрельба пошла на полную скорострельность. Все снаряды попадали в цель. С транспорта начали отвечать трассирующими снарядами из крупнокалиберного пулемета, но дистанция для таких пулеметов была еще слишком велика.

Бой происходил поблизости от Вардё, и сигнальщик Степушкин, наблюдая окружающую обстановку, громко докладывал: "На берегу вытягивают из ангара гидросамолет!..", "Гидросамолет спускают на воду!", "Самолет взлетает!"...

Лодка неслась полным ходом на транспорт, мотористы выжимали из машин все, что могли, старшина группы мотористов мичман Воронов недаром гордился своими подчиненными.

Управляя огнем, я присел у поручней носового мостика и, не отрывая глаз от бинокля, наблюдал за транспортом. На нем начался пожар, он стал заметно крениться на правый борт и садиться на корму. Стоявший за моей спиной комдив говорил: "Добивай гада! Добивай его, Арванов! Добивай до конца!"

Транспорт тонул.

Сигнальщик Степушкин доложил: "Самолет идет на лодку!" Продолжать бой было опасно, и командир приказал: "Все вниз! Срочное погружение!"

Через несколько минут после погружения по лодке один за другим ударили взрывы бомб, сброшенных самолетом. Фашистский летчик немного ошибся, корпус остался неповрежденным; от сотрясения только вырубилась магнитная станция кормовых горизонтальных рулей и лопнули электрические лампочки в седьмом отсеке. Немедленно было включено аварийное освещение и возвращены на место магнитные реле - рули снова заработали.

Прошло немного времени; самолет, судя по всему, улетел. Вдруг в лодке услышали сильный взрыв, резко отличающийся от взрыва глубинных бомб.

Командир приказал: "Всплыть под перископ!" Осмотрели горизонт: чисто; транспорт уже успел затонуть. Скорее всего, мы

слышали взрыв его котлов. Комдив и военком бригады обошли все отсеки и поздравили личный состав с первой победой над врагом. Командир разрешил выдать на обед всему личному составу по 100 граммов вина... Праздник!

Во время обеда я обратился к Магомету Имадутдиновичу: "Товарищ комдив, теперь у нас есть победа, мы утопили транспорт артиллерией. Разрешите при возвращении в гавань салютовать холостым снарядом из пушки, которая одержала победу, у нас есть такой снаряд".

Прищурив добрые глаза, Гаджиев ответил: "Слушай, дорогой, тебе, видимо, мало выговора от комфлота за стрельбу в гавани, так ты еще хочешь заработать несколько суток гауптвахты?" Так ответил комдив, но каждому из нас было ясно, что предложение ему понравилось. "Будем возвращаться в базу - тогда и будем об этом говорить",- добавил Гаджиев.

Остальные дни патрулирования у берега противника результатов не дали. Начался сильный шторм, и нам пришлось пережидать его в открытом море.

Вскоре на лодке приняли радиограмму: "Возвратиться в базу тчк К 8.00 19 сентября быть в точке (указана широта и долгота места на подходах к острову Кильдин) тчк Головко"...

Утром 19 сентября в дымке открылся остров Кильдин.

Из губы Оленьей навстречу лодке шел быстроходный катер: встречать возвращающиеся подводные лодки с моря в Кольском заливе и сопровождать их в Екатерининскую гавань уже вошло в привычку комбрига - капитана 1 ранга Николая Игнатьевича Виноградова.

Я посмотрел на Магомета Имадутдиновича грустным взглядом, тот пожал плечами: от него, мол, уже ничего не зависит, комбриг может и запретить стрелять в гавани.

Катер следует рядом с лодкой.

Старшина 2-й статьи Голдин уже находится у носовой 100-миллиметровой пушки и незаметно готовит ее к стрельбе. Вскоре лодка входит в Екатерининскую гавань. Виноградов продолжает сопровождать нас на катере. До пирса осталось триста - четыреста метров, когда мотор катера загудел на высоких оборотах, катер ринулся вперед и, Сгоняя лодку, направился к пирсу. Василий Прокопьевич Уткин и Магомет Имадутдинович Гаджиев, улыбаясь, посмотрели на меня, и комдив сказал: "Ну давай, Арванов, стреляй, наступил ваш праздник!"

12.00. Отдаю приказание Ивану Андреевичу Голдину: "Орудие зарядить!" Орудие заряжается холостым патроном, разворачивается на правый борт, ствол подымается вверх. На пирсе и причалах стоят матросы и офицеры - друзья пришли

встречать боевых товарищей. Направляясь к пирсу, где приказано нам швартоваться, по причалу быстро идет командующий флотом вице-адмирал Арсений Григорьевич Головко (постановлением Совнаркома СССР ему три дня тому назад было присвоено это звание): он провожал в боевой поход и встречал каждую лодку всегда, в любое время суток.

Я посмотрел на Василия Прокопьевича, тот рукой подал знак.

- Во славу русского оружия,- скомандовал я,- залп!

Грянул выстрел, эхом повторившись в сопках Екатерининской гавани. День был хороший, солнечный, один из немногих хороших дней в это время года в Заполярье.

Для всех на пирсе выстрел был неожиданным, многие подняли головы, предполагая обнаружить самолет противника.

Лодка швартовалась с восточной стороны пирса.

Арсений Григорьевич быстро прошел по пирсу к месту, где находился мостик лодки:

- Уткин! Что у тебя Арванов, с ума сошел, что ли,- в гавани стрелять?

Командир лодки доложил:

- Выстрел произведен в честь победы из той пушки, которая утопила транспорт водоизмещением шесть тысяч тонн.

Командующий посмотрел на носовую пушку. Ее вид говорил сам за себя: во время боя было выпущено тридцать три снаряда, она очень нагрелась, краска на ней облупилась и сошла, а пребывание после этого под водой и в штормовом море сделало свое дело - пушка вся покраснела от ржавчины. На строгом лице Арсения Григорьевича появилась улыбка.

Командующий принял рапорт, по-дружески крепко пожал всем руки, поздравил с победой, а потом сказал:

- А ну-ка давайте на пирс этих бомбардиров. Вместе со мной сошел старшина 2-й статьи Голдин.

- Ну, бомбардиры, поздравляю вас и весь артиллерийский расчет с победой!сказал командующий, пожимая нам руки, и, обращаясь к Василию Прокопьевичу, добавил:- Представить отличившихся к правительственной награде!

Я очень любил нашего командующего. По-моему, на флоте вообще не было человека, который не любил бы Арсения Григорьевича, обаятельного, умного и волевого человека. И не скрою: мне было приятно, что командующий остался доволен нашими действиями.

Вечером в матросской столовой были накрыты столы для торжественного ужина. Кроме экипажа "К-2", за столами сидели гости, представители всех находящихся к этому моменту в базе подводных лодок. На ужин прибыли командующий флотом и

член Военного совета флота дивизионный комиссар Николаев. Обращаясь к собравшимся, Арсений Григорьевич сказал:

- По кавказским обычаям, на таких торжествах положено выбирать тамаду, так я его уже выбрал - тамадой буду я.

Маневр комфлота всем нам был уже известен и понятен. В обязанность тамады входит провозглашать тосты, без его разрешения никто этого не имеет права делать; а с таким тамадой, как Арсений Григорьевич, как говорится, много не выпьешь.

Было три тоста: за здоровье экипажа, возвратившегося из боевого похода с победой; за наших доблестных воинов Красной Армии; за нашу Коммунистическую партию. На этом торжественный ужин должен был закончиться. Но я встал и обратился к командующему с просьбой дать слово для тоста мне. Естественно, Головко мне в этом отказал, и здесь на помощь пришел Магомет Имадутдинович; он-то знал, о чем пойдет речь.

- Ну ладно,- сказал командующий,- как исключение, учитывая кавказское происхождение Арванова, разрешаю ему тост.

- Товарищ командующий, предлагаю тост за победные артиллерийские салюты с подводных лодок, возвращающихся в базу с победой, по количеству потопленных боевых кораблей и транспортов противника.

Командующий развел руками и сказал:

- Вот хитрый армянин, ну как не выпить за такое предложение!

Такова история одной из славных боевых традиций Краснознаменного Северного флота, установленная в 12.00 19 сентября 1941 года, после потопления подводной лодкой "К-2" под командованием капитана 3 ранга Василия Прокопьевича Уткина транспорта противника водоизмещением 6000 тонн.

С. Шахов. Две победы в один день

Штурман перевернул очередную страницу навигационного журнала и аккуратным почерком вывел новую дату: 27 февраля 1942 года. В этот момент, да и в течение нескольких последующих часов ничто не предвещало, что этот день станет для "четыреста второй" днем большой боевой удачи. Правда, когда лодка ночью всплыла, подводники подивились полному штилю, что в Баренцевом море бывает крайне редко. Однако штиль за добрую примету не посчитали. Ведь в такую погоду противнику легче обнаружить лодку, да и выходить подводникам в торпедную атаку по этой же причине труднее.

К счастью, ночь прошла спокойно, и "щука" получила возможность полностью зарядить аккумуляторную батарею, "набить" воздух высокого давления, как следует

провентилировать отсеки.

Когда батарея была заряжена полностью, командир лодки почувствовал себя значительно спокойнее. Это прежде всего значило, что лодка опять приобрела максимальный запас подводного хода, ибо в морской глубине она может передвигаться только с помощью гребных электромоторов. Правда, запас этот был в те годы не так уж велик - до семидесяти часов на самом малом ходу и только один час на самом полном. Подводники мечтали о более высоких возможностях, но в общем-то старались укладываться в имеющиеся. Во всяком случае, сразу же после выхода лодки из базы в отсеках устанавливался строжайший контроль за расходом электроэнергии и весь экипаж, а особенно электрики, вел борьбу за ее экономию. На чем экономили? На грелках, например. Старались пореже включать их, хотя в феврале в отсеках было довольно холодно.

Что касается сжатого воздуха (или воздуха высокого давления), то без него подводной лодке не всплыть на поверхность. Этот воздух своим давлением вытесняет воду из балластных цистерн, и облегченная лодка освобождается от цепких объятий глубины.

Словом, свой четвертый день на позиции подводная лодка начала, как говорится, в полной боевой готовности. Погрузившись на перископную глубину, "щука" продолжала поиск противника.

Командир - Н. Г. Столбов - в центральном посту. Время от времени он поднимает перископ и, пригнувшись к окуляру, осматривает горизонт. В тусклом освещении отсека особенно ярким казался луч с поверхности, проникавший внутрь лодки через перископ. Будто из другого мира.

Комиссар и штурман внимательно следили за выражением лица Столбова - не привлечет ли что-нибудь его внимание. Но Николай Гурьевич молча отрывался от окуляра, складывал рукоятки перископа и нажимал кнопку. Стальная труба медленно уползала вниз, в шахту. А командир, непривычно молчаливый, опять садился на разножку.

Когда командир в очередной раз поднял перископ, протер ваткой линзу окуляра и прикрыл глазом яркий лучик, комиссар со штурманом сразу заметили, как напряглись его ладони, сжимавшие рукоятки. Столбов долго не отрывался от окуляра, чуть-чуть подворачивая перископ вправо и влево. Долгополое наконец не выдержал:

- Что там?

- Караван!- быстро ответил Столбов.- Транспорты в охранении тральщиков и катеров.

И вновь по отсекам зазвенели звонки. Боевая тревога! Торпедная атака!

Командир, назначив курс прямо на вражеский караван, приказал увеличить ход. Через десять минут снова взглянул в перископ. Теперь уже точно установил сторону движения судов противника, выбрал самый большой транспорт.

- Тысяч на восемь потянет,- проговорил он, ни к кому не обращаясь.

Лодка пошла параллельно транспорту. Столбов тем временем определил дистанцию и курсовой угол цели, скорость ее движения. Помощник командира выбрал из таблиц необходимые данные, определяющие позицию залпа.

Рассчитали боевой курс.

Повернули на боевой курс.

В лодке - полнейшая тишина. Подводники понимали всю ответственность момента. Там, наверху, корабли охранения противника. Их акустики, надо полагать, прослушивают море. Если они услышат шумы винтов лодки, обнаружат ее, значит, начнется противолодочное маневрирование, а на наши головы обрушатся глубинные бомбы. А вражеские транспорты упускать больше нельзя. В них наверняка находятся войска или оружие и боеприпасы. Все это против наших людей, против нашей Родины.

И это хорошо понимают краснофлотцы и старшины. Они внимательны и сосредоточенны, чутко прислушиваются к распоряжениям и командам, стараются действовать быстро и точно. Как накануне говорил командир? Успех зависит от всех вместе и от каждого в отдельности.

Капитан-лейтенант Столбов снова поднимает перископ. Транспорт теперь виден совсем хорошо даже без увеличения, его громада все ближе и ближе подходит к залповому пеленгу.

- Носовые аппараты товсь!- приказывает командир.

Высокий черный форштевень транспорта наползает на вертикальную нить в окуляре перископа. Теперь пора!

- Пли!- крикнул Столбов, рубанув рукой воздух. И все в центральном почувствовали, как вздрогнула "щука", освободившись от торпед.

- Торпеды вышли,- докладывает из первого отсека старший лейтенант Захаров.

Опасные мгновения. Облегченную носовую часть лодки потянуло к поверхности. Того и гляди, над водой покажутся нос и рубка. Мало того - можно еще и снаряд в прочный корпус получить. Большаков и боцман Николай Добродомов успели предпринять необходимые меры и удержали "щуку" на глубине. Большаков командовал трюмным, сколько и откуда перекачать

воды в носовые цистерны вспомогательного балласта. Добродомов умело и энергично действовал горизонтальными рулями, бдительно наблюдая за пузырьком дифферентомера.

А стрелка командирского секундомера неторопливо бежала по циферблату. И начинало казаться, что уже пора бы прогреметь взрыву. Или опять неудача? Во всех отсеках люди, прислушиваясь, замерли...

Два сильных взрыва один за другим отдались в корпусе лодки звенящим гулом. Значит, победа! И все-таки надо бы убедиться, что торпеды взорвались действительно от удара о борт транспорта.

- Акустик, как горизонт? - спрашивает Столбов.

- Приближающихся шумов нет!

Командир, как только торпеды устремились к цели, начал послезалповое маневрирование для уклонения от возможного преследования. Столбов предпочел уклоняться в сторону берега, резонно полагая, что в этом направлении лодку вряд ли будут искать. Пока что его предположения сбывались.

- Боцман, всплывать под перископ!-последовало приказание.

Медленно поползла вверх стальная труба. Едва из шахты показалась нижняя головка перископа, командир тут же откинул рукоятки и еще на подъеме развернул его в направлении взрывов.

Картина, которую Столбов увидел на поверхности, явно ему понравилась.

- Чистая работа,- сказал он, довольный.- Ну-ка, быстро, кому хочется посмотреть.

Кому хочется посмотреть в перископ? Каждому! Все находившиеся в центральном посту по очереди заглядывали в светлый глазок окуляра и не могли сдержать возгласов удовлетворения: огромный транспорт тонул, разламываясь пополам.

Командир тем временем сообщил по переговорным трубам в отсеки:

- Атака прошла успешно. Транспорт водоизмещением в восемь тысяч тонн отправлен на морское дно. Возможно преследование кораблей охранения. Приготовиться к борьбе за живучесть!

А в отсеках все подводники, как один, вполголоса крикнули "ура". Каждому было радостно от того, что врагу нанесен еще один чувствительный удар, что не пропал труд, затраченный на борьбу со штормом, что не зря вот уже четвертый день мы находимся в море, каждую секунду рискуя наскочить на вражескую мину или попасть под глубинные бомбы гитлеровцев.

Между тем преследования почему-то не было. Правда,

корабли противника сбросили несколько глубинных бомб недалеко от торпедированного транспорта. Но вскоре акустик доложил, что посторонние шумы не прослушиваются. Значит, караван ушел. Ушел, недосчитавшись самого крупного транспорта. Помощник командира весело скомандовал из центрального поста:

- От мест по боевой тревоге отойти! Первой смене заступить на вахту!

В отсеках воцарилось оживление. Радостные и взволнованные, подводники делились впечатлениями.

- Взрыв-то какой!- говорил краснофлотец Максименко.- Аж нашу "щуку" тряхнул.

- Я рулил на всю железку, а нос лодки лезет и лезет кверху. Хорошо, Вангатов быстро заполнил носовую цистерну,- возбужденно рассказывал боцман, главный старшина Добродомов.

- Теперь, ребята, Гитлер своим фрицам всыплет за то, что нас прошляпили и не спасли свой транспорт.

- Вообще здорово получилось...

В первом отсеке, примостившись у торпедных аппаратов, старший лейтенант Захаров подсчитывал, какой урон понесли немецко-фашистские захватчики в результате атаки нашей лодки. Вокруг него сгрудились Ивашев, Бахтиаров и другие подводники.

- Если этот транспорт перевозил войска,- рассуждал вслух Захаров,- то на нем находилось около трех тысяч человек с вооружением и всякими там припасами. Разделим теперь это число на каждого из нас, внуков Нептуна. Должен вам сказать, друзья, приходится по нескольку десятков фрицев на брата.

- Такой транспорт,- присоединился к беседе воен-фельдшер Разговоров,может перевезти почти двухмесячный запас продовольствия для четырех дивизий.

- И это неплохо,- заметил секретарь партбюро Бахтиаров.- А если он нагружен был не войсками или харчами, а, скажем, теплым обмундированием, без которого околевают гитлеровцы на заполярном морозе. Тоже годится, пусть они мерзнут: собаке собачья смерть.

В общем, разговоров было много. В этой обстановке легко могло зародиться в экипаже благодушное настроение. Предвидя это, мы с Долгополовым прошли по отсекам и предупредили, что успокаиваться никак нельзя, что на лодке еще есть торпеды, которые надо использовать по назначению.

- Если мы привезем их обратно,- говорил Николай Афанасьевич морякам,- смех пойдет по всему Заполярью. Так что бдительность и еще сто раз бдительность, товарищи, требуется от

нас сейчас.

Эти слова комиссара не заглушили радости и гордости, переживаемой людьми. Однако они заставили краснофлотцев снова настроиться на боевой лад, сосредоточиться на выполнении своих обязанностей.

Обед по случаю торпедной атаки несколько задержался. Но не успели еще бачковые посуду помыть, как акустик Васильев услышал подозрительные шумы. Вахтенный офицер попросил командира в центральный пост. Столбов ждать себя не заставил.

Лодка повернула навстречу шумам, и минут через двадцать командир увидел в перископ вражеский конвой: шесть транспортов с охранением. Транспорты усиленно дымили.

- Скорость изображают, супостаты. Торопятся проскочить мимо опасного места,- усмехнулся Столбов и повернулся к помощнику.- Играйте, Константин Никитич, боевую.

Эта торпедная атака по времени была значительно короче предыдущей. Дело в том, что и конвой в общем-то шел встречным курсом и самый крупный транспорт оказался ближайшим к лодке, на идеальном курсовом угле.

- Атака, как в учебнике,- пошутил Столбов, поглядывая на секундомер.

Забегая чуть вперед, можно сказать, что командир несколько поторопился с подобным заключением.

Ивашев и Бахтиаров в первом отсеке расторопно и энергично готовили к стрельбе оставшиеся в аппаратах две торпеды. И едва старшина группы торпедистов доложил в центральный пост, что носовой двухторпедный залп изготовлен, как оттуда скомандовали: "Товсь!"- и почти сразу же: "Пли!"

Торпедисты рванули на себя спусковые рычаги. Сжатый воздух с мощным шипением толкнул торпеды вперед. И опять томительное ожидание: "Попали или нет?"- и опять бурная радость, когда донеслись до лодки глухие взрывы торпед.

После атаки "щука" круто развернулась на обратный курс, потом сделала несколько зигзагов, чтобы уклониться от преследования. Бомбежки опять почему-то не было. Командир поднял перископ. Увидел неспокойное море, волны, с которых ветер срывал пенные гребни. Верхнюю головку перископа то и дело захлестывало. Но все же Столбов разглядел то, что его интересовало.

- Комиссар, полюбуйся-ка!

Долгополов приник к окуляру. Он увидел, что торпедированный транспорт идет ко дну: над поверхностью моря была видна только труба.

- Миноносец повернул в нашу сторону. И два катера,- сказал

комиссар, уступая перископ командиру.

- Боцман, ныряй на пятьдесят метров!- приказал командир.

Чтобы ускорить выполнение этого маневра, одновременно было отдано распоряжение немедленно заполнить цистерну быстрого погружения. Добродомов энергично переложил рули, а затем, нервно постукивая пальцем по стеклу глубиномера, будто от этого скорость погружения лодки могла возрасти, стал докладывать:

- Глубина 25 метров... 30... 35...

На этом его доклады оборвались. Первые взрывы глубинных бомб сотрясли корпус подводной лодки, когда глубиномер показывал 37 метров.

И тут началось. Вражеские корабли с ожесточением преследовали "щуку" и нещадно ее бомбили. От особенно близких взрывов в отсеках лопались лампочки, вылетали предохранители на подстанциях. Отдался даже кингстон уравнительной цистерны, и в нее хлынула забортная вода. Это было, пожалуй, опаснее всего: теперь лодка могла провалиться в морскую пучину слишком глубоко, где ее корпус не выдержит давления воды.

В этот момент судьба лодки и экипажа полностью зависела от расторопности и самоотверженности трюмных. Промедли они, и тогда над жизнью всех нас нависла бы смертельная опасность, предотвратить которую чрезвычайно трудно.

К счастью, вахтенный трюмный Вангатов действовал безошибочно. Он молниеносно юркнул под настил центрального поста, кое-как протиснулся между помпой и воздушными магистралями и, нырнув в ледяную воду, смог сравнительно быстро устранить повреждение.

Поступление забортной воды прекратилось. В бомбежке временами наступали такие паузы, что порой начинало казаться, будто попытки гитлеровцев уничтожить лодку закончились. Но спустя некоторое время опять возобновлялись близкие сильные разрывы глубинных бомб. От каждого из них снова вздрагивал корпус лодки, а из центрального поста снова и снова раздавались команды:

- Осмотреться в отсеках!

Осматриваться часто приходилось в кромешной тьме.

Это когда вылетали предохранители на подстанциях. Правда, электрики Вызов и Парфентьев быстро восстанавливали освещение.

- В первом все в порядке,- докладывали торпедисты в центральный пост.

- В пятом все в порядке.

Подводники держались стойко. А молодому мотористу

краснофлотцу Сидорчуку, который впервые участвовал в боевом походе, было, видимо, хуже всех. Он прижимался к масляной помпе и вздрагивал при каждом взрыве бомб. Командир отделения мотористов старшина 2-й статьи Новак, улучив момент, подошел к нему, спросил сочувственно:

- Что, боязно?

Сидорчук вздрогнул от неожиданного вопроса и хотел было сказать, что он не боится бомбежки, но, почувствовав к Новаку доверие, ответил вопросом на вопрос:

- А бомбы могут попасть в нашу лодку?

- Конечно, могут,- сказал Новак совершенно спокойно.- И попадут, если мы будем прятать голову. Надо каждому делать свое дело в любой обстановке и безошибочно. Помнишь, как сказал командир: "Успех зависит от всех нас вместе и от каждого в отдельности".

- Да, да. Я это уже понял.- Сидорчук отошел от помпы к пульту дизеля.

- Наш командир опытный,- продолжал Новак.- Он не раз выводил лодку из очень трудных положений. Так что можно не сомневаться: он и сейчас обхитрит врага.

Бомбежка еще продолжалась, но взрывы раздавались уже далеко. Стало ясно, что лодка искусным маневрированием оторвалась от преследовавших ее кораблей.

- Ну и денек же выдался сегодня,- Столбов улыбнулся вахте центрального поста.- Поздравлю товарищей. Все-таки не каждый день по два транспорта топим. Пойду-ка я в отсеки, чтоб не отвыкали там от командира.

В шестом отсеке Николай Гурьевич подсел к редактору боевого листка мичману Кукушкину. Посмотрел некоторые заметки, потом сказал:

- Мне думается, что наверху надо крупными буквами написать: "Счет мести растет". Ну а заметку об этом хорошо может написать старший лейтенант Захаров. Я слышал, как он после первой атаки подсчитал, что если на потопленном транспорте были войска, то утопленников хватит по нескольку десятков на каждого члена нашего экипажа. Теперь этот счет, по крайней мере, удвоился. Среди торпедистов есть и другие варианты подсчета вражеских потерь. Возьмите у них все выкладки и опубликуйте. Получится здорово.

В первом отсеке полным ходом шла перезарядка торпедных аппаратов. Запасные торпеды находились тут же - по правому и левому бортам. С помощью специальных приспособлений торпедисты выкатили их на середину отсека, чтобы подготовить к действию.

Наибольшей точности и аккуратности требовала установка взрывателя. Эту работу всегда производил мичман Егоров. Старшина Ивашев устанавливал различные приборы и заливал горючее. Краснофлотец Бахтиаров обильно смазывал торпеды тавотом. В таком виде, густо покрытые смазкой, похожей на вишневое варенье, торпеды вталкивались в трубы аппаратов. Николай Гурьевич увидел на них надписи, сделанные прямо по тавоту: "Смерть Гитлеру!", "За Родину!"

И вот уже торпедные аппараты перезаряжены. Подводная лодка опять готова к бою. Здесь командир пробыл дольше, чем в других помещениях. Он наблюдал за ходом перезарядки аппаратов, а когда люди освободились, рассказал о результатах двух атак, о том, как тонули вражеские корабли.

Наступил поздний вечер. Возвратившись в центральный пост, командир приказал:

- По местам стоять, к всплытию!

Экипаж быстро занял места по расписанию. Вахтенный сигнальщик Беседин с биноклем на шее уже забрался в боевую рубку. Сюда же поднялись командир, вахтенный офицер Сорокин, рулевой. В рубке ни зги не видно. Не многим лучше видимость и над морем, где в это время года властвует заполярная ночь. Поэтому, прежде чем подняться на мостик, надо побыть в рубке минут пятнадцать, чтобы глаза привыкли к темноте.

Акустик Васильев доложил:

- Горизонт чист.

- Всплывать!- приказал командир.

Вангатов открыл общий клапан. Сжатый воздух по магистралям ворвался в цистерны и с силой вытеснил воду за борт. Лодка пошла вверх. Ее сразу же начало раскачивать с борта на борт.

Откинулась массивная крышка рубочного люка. Первым на мостик выскочил командир, за ним сигнальщик, потом вахтенный офицер и рулевой. Осмотрелись. Все в порядке.

- Хороший все-таки был сегодня денек!- проговорил Столбов, затягиваясь морозным воздухом.

* * *

В море подводники обычно много читают. Сама обстановка располагает к этому: в тесных отсеках в часы, свободные от вахт, заняться просто нечем. Поэтому почти все отдыхают обычно с книгой в руках.

Походной библиотечкой, как уже говорилось, заведовал моторист Михаил Мацура. Еще до выхода в море он постарался запастись литературой с учетом читательских интересов подводников.

Библиотечка получилась хорошая. Герои книг вроде Павки Корчагина были надежными спутниками подводников, помогали им переносить тяготы и невзгоды похода, учили быть мужественными и отважными.

Впрочем, подводники не считали себя героями. Отправляясь в тяжелые походы, где каждая минута пребывания в море связана с риском, они не думали о подвигах и смерти. Люди просто сроднились с опасностью, а свой труд рассматривали как любой труд на войне. Мне не раз приходилось присутствовать при вручении подводникам правительственных наград, и всегда бросалась в глаза застенчивость, с которой они принимали ордена и медали.

Вот и сейчас жизнь на лодке шла своим чередом: одни несли ходовые вахты, другие - отдыхали. В электромоторном отсеке свободный от вахты Евгений Парфентьев читал вслух какую-то журнальную статью. Товарищи любили его слушать, потому что читал он выразительно, интересно комментируя наиболее важные места. В соседнем отсеке агитатор Сергей Новицкий, до службы на флоте работавший учителем в Белоруссии, рассказывал товарищам о действиях белорусских партизан. Материала у него об этом было предостаточно, так как он с первых дней войны вырезал из газет все, что печаталось о борьбе его земляков с фашистскими захватчиками.

- Белоруссия, как и вся наша Родина, будет освобождена!- убежденно говорил Сергей.- И мы здесь, в северных холодных водах, тоже помогаем очищать нашу землю от ненавистного врага.

Комиссар в это время беседовал с молодыми краснофлотцами.

Николай Афанасьевич рассказал им о том, какой урон нанесла противнику подводная лодка, потопив два вражеских транспорта. Сравнительные цифры произвели на краснофлотцев большое впечатление. Потом поговорили о поведении во время бомбежки.

- Товарищ комиссар,- обратился к Долгополову Сидорчук,- а ведь я немного растерялся, когда нас начали бомбить. Страшно было. Бомбы рвались, проклятые, так близко, что могли попасть в лодку.

- Я знаю,- спокойно сказал комиссар.- Это у вас с непривычки. Многие ведут себя так, когда первый раз попадают под бомбежку. В свое время я тоже думал: вот-вот накроет лодку, и конец нам, поминай, как звали. А теперь привык, переношу спокойно. Да и все, кто побывал в таких переделках, чувствуют себя уверенно. Присмотритесь к ним...

А командир в это время по-прежнему вел активный поиск врага. Он сосредоточенно рассматривал карту этого района, назначал курс лодки и, время от времени поднимая перископ, осматривал горизонт.

В один из таких моментов Николай Гурьевич обнаружил два вражеских тральщика. Прикрываясь высокими скалистыми берегами, они шли в один из фьордов норвежского побережья. Командир принял решение атаковать врага.

Нечего и говорить, что атака военного корабля связана с большим риском, чем атака транспорта, шедшего даже под усиленной охраной сторожевых кораблей. Было известно, что тральщики, как и эсминцы, имели хорошую акустическую аппаратуру, позволявшую обнаружить подводную лодку на значительном расстоянии.

Это обстоятельство обязывало наших моряков действовать особенно осторожно, ни в коем случае не форсировать работу дизелей. Командир маневрировал осторожно и сумел незаметно для противника сблизиться с тральщиком на дистанцию стрельбы. Последовали обычные команды, снова раздались взрывы торпед.

Едва командир убедился в потоплении тральщика, как акустик доложил:

- Корабль противника повернул на нас. Расстояние уменьшается.

- Право на борт! Боцман, погружаться на глубину шестьдесят метров!скомандовал Столбов.

Не прошло и пяти минут, как рванула поблизости первая глубинная бомба. За ней вторая, третья, еще две... Уцелевший тральщик, видимо, довольно точно нащупал местонахождение "щуки". Где-то совсем рядом грохнул взрыв такой силы, что в лодке многие не удержались на ногах. Старший помощник командира Сорокин сильно ударился головой о тумбу кормового перископа. Штурмана Леошко отбросило к воздушным клапанам. Вангатов провалился в трюм.

- Вышло из строя электрическое управление горизонтальными рулями!- крикнул Добродомов.

- Перейти на ручное!- распорядился командир.

В центральный пост срочно вызвали рулевого Мак-си менко. Штурвалы ручного управления вращались туго, и надо было затратить немало усилий, чтобы переложить рули хотя бы на один градус. По сравнению с другими моряками лодки Максименко был настоящим богатырем, но и он, встав к штурвалу носовых рулей, едва смог обеспечить срочное погружение лодки.

В этот момент вражеский тральщик прошел прямо над лодкой. И опять мощные взрывы сотрясли ее корпус. Выходили из строя приборы, лопались лампочки в плафонах, сыпалась пробковая обшивка в отсеках. Но в этом грохоте, звоне битого стекла отчетливо слышались уверенные команды.

Столбов понял, что обычным маневрированием избавиться от преследования вряд ли удастся. Надо было придумать что-то хитрое, неожиданное для противника. И командир нашел способ, который позволил сбить с толку вражеских акустиков и хотя бы на время оторваться от противника.

По приказанию командира на "щуке" были выключены все вспомогательные механизмы. Это позволило до минимума сократить шумы в лодке. Единственным источником шума оставались главные электромоторы. Однако они давали возможность акустикам противника следить за перемещением лодки, о чем свидетельствовали довольно точные разрывы глубинных бомб, сбрасываемых с тральщика.

В этой сложной обстановке капитан-лейтенант решил применить совершенно новый тактический прием. Не знаю, думал ли о нем Столбов раньше или эта мысль пришла ему в голову только теперь, но она оказалась очень кстати и сыграла в этот момент едва ли не решающую роль в нашем спасении.

Суть тактической новинки состояла в следующем. Когда над лодкой рвались глубинные бомбы, командир приказывал давать полный ход вперед. В это время там наверху акустики все равно ничего не слышали. Но как только наступала тишина, электромоторы стопорились и лодка двигалась по инерции. И так каждый раз. Взрыв. "Полный вперед!" Затих гул от взрывов. "Стоп моторы!" Электрики с исключительной точностью выполняли команды из центрального поста. Даже в темноте, когда гас свет, они ни разу не ошиблись в переключениях рубильников на главных ходовых станциях. Благодаря этому бомбы рвались хотя и недалеко от лодки, но не настолько близко, чтобы доконать ее.

- Прыгаем, как лягушка,- вполголоса сказал Сорокин по этому поводу.

Наконец бомбежка прекратилась. То ли вражеский тральщик потерял лодку, или, быть может, готовили на нем новые серии глубинных бомб, про это на "щуке" не знали. Но наступившей тишине обрадовались. Осмотрелись в отсеках. Крупных повреждений не обнаружили, а мелкие тут же исправляли.

Однако передышка длилась не очень долго. Через некоторое время Васильев опять услышал в наушниках шум винтов надводного корабля. И снова вокруг загрохотали взрывы, сотрясая стальной корпус лодки. На этот раз гитлеровцы бомбили

методично и ожесточенно, но разрывы раздавались за кормой.

Подводники упорно боролись за жизнь своего корабля. Командир предпринимал самые различные маневры, но оторваться от преследования не удавалось.

- Что-то крепко он к нам привязался,- озабоченно сказал Столбов. И, подумав, добавил:- Как будто по чистому следу идет.

- Лодка становится тяжелой,- доложил со своего места боцман.

К нему тут же подошел инженер-механик Большаков и наклонился к глубиномеру. Да, "щука" понемногу погружалась. На малом ходу, да еще с толчками, рули уже не держали ее на заданной глубине.

- В чем дело?- спросил Столбов.

- Надо откачивать из уравнительной за борт, товарищ командир.

- Немцы нам качнут, только запусти помпу.

И все-таки помпу пришлось запускать. Она работала, как и главные электромоторы, под аккомпанемент взрывов глубинных бомб. Трюмный Вангатов при этом, словно жонглер, всякий раз с молниеносной быстротой открывал и закрывал клапана.

Мы с комиссаром решили пойти по боевым постам. Отсеки разделили между собой так: ему - носовые, мне - кормовые. Надо было подбодрить людей, рассказать им о тех мерах, которые предпринимает командир, чтобы избавиться от затянувшегося преследования.

Подводникам, которые в эти тревожные часы находились в центральном посту, были известны и окружающая обстановка, и решения командира. Поэтому и бомбежка действовала на них не так угнетающе. В остальных же отсеках могли только догадываться о происходящем. В таком положении нет ничего хуже неизвестности.

Надо сказать, что экипаж держался хорошо, никто не терял самообладания. Даже молодой моторист Сидорчук выглядел молодцом. На вопрос о том, как он себя чувствует, ответил:

- Самочувствие бодрое, только вот дышать тяжело.

Дышать действительно стало тяжело. Лодка уже много часов находилась под водой. В отсеках скапливался углекислый газ. Машинки регенерации воздуха нельзя было включать, так как они создали бы много шума, который могли услышать акустики на вражеском корабле.

По себе чувствую: кислородное голодание дает знать - немеют пальцы рук, ноги становятся как деревянные, кружится голова, хочется спать. Вижу, торпедисту Мельникову совсем плохо: он дышит тяжело, на губах выступила пена. Фельдшер

Разговоров, который и сам еле держится на ногах, оказывает морякам помощь. Пытаясь привести Мельникова в чувство, он заставляет его дышать через патрон регенерации. Но польза от этого невелика. Одно дело, когда машинка гонит через патрон воздух под давлением. Это действительно способствует его очищению. А легкие человека, как бы они ни были натренированы, не могут добиться этого. И все же Разговоров настойчиво уговаривает Мельникова дышать, тормошит его, не давая заснуть.

- Дыши, дорогой. Держись. Вспомни, как о тебе в сводке Информбюро писали. И еще напишут. Только держись...

И так помогал слабым товарищам каждый более или менее сильный моряк. Пример в этом показывали коммунисты. Выбиваясь из последних сил, они не только спасали товарищей, но и несли вахту, обеспечивая маневрирование корабля. Это было главным условием того, что лодка, а вместе с нею и все люди выжили.

Судя по показаниям часовых стрелок, на поверхности моря наступало темное время суток. Разрывы бомб становились все глуше и уже не причиняли лодке никакого вреда. Потом они стали рваться где-то далеко за кормой, а затем и совсем прекратились.

Наступила ночь. Люди буквально задыхались без кислорода, аккумуляторная батарея почти полностью разрядилась, и командир решил всплыть.

Всплывали со всеми предосторожностями. Сначала акустик Васильев прослушал горизонт, затем Столбов поднял перископ.

- Темно, видимость - ноль,- сообщил он нам с комиссаром. Потом смахнул с лица рукавом кителя мелкие капельки пота и приказал продувать главный балласт.

Мертвая зыбь плавно раскачивала "щуку" с борта на борт. Подводники блестящими глазами на осунувшихся лицах жадно смотрели на вентиляционные грибки, ожидая, когда ударит оттуда струя свежего воздуха.

Командир, как и полагается, первым поднялся наверх. Вдохнув полной грудью, качнулся то ли от волны, то ли от головокружения. Ухватился за ограждение мостика. Руки в кожаных перчатках скользнули по мокрому металлу. Столбов быстро огляделся вокруг, вызвал снизу вахтенного офицера и сигнальщика. Потом снял перчатку, провел рукой по тумбе перископа и поднес ее к лицу. Рука была в соляре.

- Так вот оно что,- мрачно сказал Николай Гурьевич и, склонившись над люком, откуда тянуло теплым и еще тяжелым воздухом, крикнул в центральный пост, чтобы инженер-механик

вместе с боцманом выходили осматривать корпус.

Осмотр подтвердил самые худшие предположения. Но прежде чем рассказать о результатах осмотра корпуса лодки, требуется сделать небольшое пояснение.

Дело в том, что подводные лодки типа "Щ" для увеличения автономности плавания брали соляр не только в специальные топливные цистерны, расположенные внутри прочного корпуса, но и в две средние цистерны главного балласта. И хотя эти цистерны имели дополнительное оборудование, однако были наиболее уязвимым местом корабля. И на этот раз они первыми не выдержали бомбежки: от близких разрывов в них появились большие трещины. Вытекавшее из них топливо оставляло на поверхности моря масляный след, по которому шел вражеский тральщик до наступления темноты.

Теперь надо было принимать решение, как быть дальше. Оставаться на позиции с пробитыми цистернами не имело смысла, а устранить повреждение в море не представлялось возможным. Вместе с тем Столбову не хотелось возвращаться в базу раньше срока. И командир собрал офицеров на совет.

Совещание проходило в третьем отсеке. Николай Гурьевич обрисовал положение и попросил офицеров высказать свои соображения. Все единодушно сошлись на том, что необходимо до последней возможности продолжать поиск врага. Единым было мнение офицеров и в том, что соляр из поврежденных цистерн главного балласта необходимо выбросить за борт, цистерны промыть и остаться на позиции, всячески экономя топливо. По докладу инженера-механика Большакова топлива в цистернах прочного корпуса было еще более десяти тонн.

Мнение командира и комиссара было таким же. Поэтому, как только люди избавились от кислородного голодания, началось промывание цистерны главного балласта, для чего лодка несколько раз погружалась и энергично всплывала. Одновременно в каждом отсеке проверялись и приводились в порядок механизмы, устранялись последствия бомбежки.

Наконец эта работа была закончена. Жизнь на лодке вошла в обычную походную колею. Радист Хромеев принял очередную сводку Совинформбюро. Комиссар созвал агитаторов и познакомил их с положением на фронтах.

Перед тем как они отправились в свои отсеки, Николай Афанасьевич посоветовал им не забывать в своих беседах о вчерашнем дне, который был чрезвычайно тяжелым, но безусловно удачным. Шутка ли, был потоплен третий вражеский корабль в одном походе. Такой боевой удачи еще не знает история подводной войны. Вместе с тем он сообщил им о

решении командира остаться на позиции, продолжать поиск врага.

Наступал новый день. Лодка опять погрузилась, и подводники продолжали заниматься своими делами. Теперь уже ничто, кроме разговоров, не напоминало о вчерашней кошмарной бомбежке и о том, что жизнь каждого из нас висела тогда на волоске.

К вечеру 4 марта опять разыгрался шторм. Громадные волны накрывали невысокий мостик подводной лодки, и всякий раз при этом через открытый люк в центральный пост низвергался мощный водопад. Помпа, почти не переставая, откачивала воду из отсека. Временами приходилось помогать ей даже ручным насосом.

Верхние вахтенные в обледеневшей одежде походили на застывшие изваяния из сказочного ледяного царства. Морская соленая вода оседала изморозью на их обветренных лицах.

Через каждые полчаса из центрального поста доносился голос нижнего вахтенного:

- На мостике!

- Есть, на мостике!

- В лодке все в порядке!

- Есть, в лодке все в порядке!- отзывался вахтенный офицер.

Внизу в отсеках тоже нелегко. Особенно мотористам. Палуба уходила из-под ног. Грохотали дизели. У передней панели форменный сквозняк - двигатели тянули воздух. В кормовой части и под настилом жарко и душно от масляных испарений. На вахту здесь заступили мотористы Новак, Горожанкин и Денисов. Они внимательно следили за работой дизелей. Временами кто-либо из них прикладывался ухом к корпусу машины, чтобы послушать, как бьется стальное сердце лодки.

В радиорубке Николай Хромеев пытался выйти на связь с базой. Он уже в который раз выстукивал телеграфным ключом позывные, но ответа не получал. В наушниках трещало, визжало, свистело. Радист настойчиво вращал регуляторы. Но все безуспешно - связи с базой не было. Осмотрев передатчик и приемник, Хромеев понял - неисправна антенна. Результат ли это все той же бомбежки или жестокий шторм тому причиной, определить в такой обстановке было невозможно. Да и некогда. Командиру требовалась связь с базой. Он понимал, что установка аварийной антенны связана с большой опасностью для тех, кто этим будет заниматься, но другого выхода не было, и он вызвал на мостик командира отделения радистов Николая Хромеева и акустика - секретаря комсомольской организации - Александра Васильева.

Море ревело и выло, густой снежный заряд, обжигая холодом, хлестал в лица людей, находившихся на мостике. Вся надстройка, мостик, палуба покрылись толстым слоем льда. "Щука" походила на причудливую ледяную глыбу.

Привязавшись бросательными концами к тумбе перископа, Васильев и Хромеев с большим трудом взобрались на ограждение рубки. Спирало дыхание, ноги скользили, страшно было оторвать руки от антенной стойки. Страшно, но надо. Работали они по очереди: один следил за волной, другой крепил к изолятору медный канатик. Когда ледяной вал с пенящимся гребнем поднимался над рубкой, наблюдатель кричал товарищу: "Держись!"

Вода наваливалась свинцовой тяжестью, крутила, тянула в пучину и, не сумев сладить с упорными, катилась дальше. А отважные подводники продолжали свое дело. Выполнив задание, промокшие и замерзшие, но довольные, моряки спустились с ограждения рубки. Столбов крепко их обнял. Товарищи помогли им раздеться. Военфельдшер растирал Хромееву одеревеневшие руки.

Впоследствии известный художник Александр Меркулов, служивший в то время на Северном флоте, посвятил этому подвигу радистов одну из своих картин. А пока "четыреста вторая" пробивалась сквозь жестокий шторм. Хромеев все еще непослушной рукой выстукивал на ключе позывные базы...

Трое суток бушевало Баренцево море. Три ночи, когда "щука" всплывала для зарядки аккумуляторной батареи, подводники боролись со стихией. На четвертые сутки ветер ослабел и волна спала. Только мертвая зыбь еще слегка раскачивала лодку. Свободные от вахты занялись ликвидацией всех повреждений, которые причинил шторм.

Вечером была получена радиограмма, в которой содержался приказ сменить боевую позицию лодки. Новая боевая задача состояла в том, чтобы выйти в район, через который в скором времени проследует крупный конвой, доставлявший из Великобритании в наши порты военное снаряжение. В радиограмме указывалось, что, охраняя конвой, нашей лодке, по всей вероятности, придется иметь дело с немецкой эскадрой, в составе которой находился линейный корабль "Тирпиц". Позиция для "Щ-402" была назначена к северу от Нордкапа.

Командир собрал офицеров и ознакомил их с задачей. В интересах быстроты и скрытности он решил совершить переход в надводном положении в темное время суток. Оставшиеся до вечера часы использовались для подготовки к переходу. Подводники еще раз осматривали механизм-и оружие. Штурман

проложил на путевой карте кратчайший курс. А Николай Гурьевич в эти часы не только контролировал ход работы на лодке, но и еще раз перелистал справочник, освежая в памяти тактико-технические данные немецких боевых кораблей. Больше всего его интересовал, конечно, "Тирпиц".

Когда всплыли и взяли курс на новую позицию, ветер опять усилился. Через час он уже достигал восьми баллов, с порывами - до девяти. Встречная волна, как говорят моряки, била корабль в скулу. Трещала надстройка. В носовой ее части сорвало крепление воздушной магистрали, от чего глухие удары волн стали сопровождаться металлическим лязгом. Об устранении этой поломки пока не могло быть и речи, потому что любой человек, выполняя эту работу, наверняка захлебнулся бы соленой водой.

Ближе к утру ветер немного стих. До новой позиции оставалось идти еще два часа. В это время командир вызвал на мостик инженера-механика Большакова, и между ними произошел такой разговор:

- Мне кажется, теперь можно закрепить трубопровод.

- Все еще рискованно.

- Другого выхода нет.

- Жаль, если человек погибнет, не выполнив задания.

- А если из-за неисправности погибнут все? Максимум через час надо погрузиться. А трубопровод будет создавать дополнительные шумы. Это будет мешать нашим акустикам. А гитлеровцам на руку.

- Выходит, надо рисковать.

- Кто, по-вашему, может закрепить надежно и быстро?

- Маслюк,- не задумываясь, ответил Большаков.

Позвали наверх Маслюка. Он несколько неуклюже выбрался из люка. Трюмный был одет в засаленную рабочую телогрейку, пилотка натянута на самые уши. Большаков рассказал ему, что нужно сделать, и спросил:

- Сколько времени понадобится?

- Наверно, не меньше двадцати минут.

- Хорошо. Забирайте все необходимое и приступайте к делу. Медлить нельзя.

К трюмному подошел Столбов:

- Учти, Алексей, вот что. Находимся в районе действия авиации и кораблей противника. Может быть, придется срочно погружаться... Следи за сигналами с мостика. В случае чего - немедленно бросай работу и возвращайся.

- Все понял, товарищ командир, ответил Маслюк.- Разрешите выполнять?

Через несколько минут Маслюк уже с инструментами спустился с мостика. Осторожно, чтобы не смыло за борт, добрался до носовой части лодки и через лючок протиснулся в надстройку. Как он там работал в ледяной воде, уму непостижимо. Столбов тревожно поглядывал то на море, то на надстройку. Минуты стали такими же долгими, как и после торпедного залпа. Десять, пятнадцать, двадцать... В лючке показалась голова Маслюка. Он с трудом вылез на палубу, медленно дошел до ограждения рубки. Николай Гурьевич протянул ему руку и помог взобраться на мостик. Тяжело дыша, трюмный доложил:

- Товарищ командир, ваше приказание выполнено!

Рассвет застал "четыреста вторую" в районе новой позиции, милях в тридцати от мыса Нордкап, самой северной точки Европы. Серые, холодные волны лениво, будто потягиваясь, катились к невидимому берегу. Лодка шла на границе ночи и дня. Впереди еще царила ночь, и темнота скрывала от глаз недостижимую линию горизонта. А за кормой уже светлело утро, начинающее новый день.

- По местам стоять к погружению!

Командир, последним покидая мостик, чуть задержался, залюбовавшись картиной рассвета. Потом захлопнул за собой массивную стальную крышку и крикнул вниз:

- Задраен рубочный люк!

Через несколько десятков секунд лодка исчезла с поверхности моря, оставив над волнами стеклянный глазок перископа.

Все было обычно, а между тем на лодку уже обрушилась беда. Командир смотрел в перископ и ничего еще не знал. Комиссар после бессонной ночи прилег отдохнуть и тоже ничего не знал. Помощник, штурман, минер, торпедисты, электрики, рулевые - никто не знал о случившемся, а между тем каждая минута усугубляла положение корабля.

Развязка наступила после полудня, когда в центральный пост вошел бледный как мел инженер-механик Большаков и доложил командиру, что топлива хватит только на возвращение в базу, да и то самым экономным ходом.

Нет слов, чтобы передать отчаяние командира. Как можно было допустить такой просчет? Куда девался соляр? Что делать?

С наступлением темноты Столбов решил всплыть и запросить по радио разрешение возвратиться в базу, чтобы пополнить запасы топлива и опять вернуться на боевую позицию.

Море оказалось на удивление спокойным, в небе ни тучки. Вот уж некстати так некстати. Хромеев передал радиограмму.

Прошел час томительного ожидания. Ответа не было. Радиограмму повторили еще несколько раз подряд, но квитанцию, подтверждающую ее прием, так и не получили. Хромеев с Васильевым осмотрели и проверили аппаратуру, антенну. Все было в порядке, а на связь с базой опять выйти не удалось. Это было тем более страшно, что передатчик работал нормально и антенна излучала мощность.

Выход из создавшегося положения был один: покинуть район боевых действий и идти в базу. И "четыреста вторая" легла на обратный курс.

Деловито постукивали дизели, наполняя отсеки мелкой дрожью. Командир в мрачном настроении расхаживал по мостику. Три шага в одну сторону, три - в другую. Больше и не расходишься. Вахтенный офицер и сигнальщик тревожно оглядывали горизонт. В такую ясную погоду подводная лодка далеко видна.

Внезапно дизели остановились, и в наступившей тишине стало слышно, как плещется вода в надстройке.

- Приехали,- мрачно проговорил Столбов.

Спустившись вниз, он первым делом прошел в штурманскую рубку. Столь гордо на "щуке" именовалась тесная выгородка, где штурман держал свое прокладочное хозяйство. Михаил Леошко уже успел записать в навигационный журнал с профессиональной пунктуальностью, что лодка легла в дрейф во столько-то часов и минут, отсчет лага такой-то. Вместе с командиром они измерили расстояние от лодки до берега. Получилось не очень утешительно: "четыреста вторая" осталась без хода в 400 милях{24} от родной земли и всего в 20 милях от берега, занятого войсками противника. К тому же ветер норд-ост, и лодка дрейфует в нежелательную сторону.

Впрочем, небольшой запас хода у лодки еще был. Это энергия в массивных баках аккумуляторной батареи. Но ее может хватить лишь для того, чтобы обеспечить работу гребных электромоторов на несколько часов. Однако расходовать эту энергию без крайней необходимости было нельзя, хранить ее требовалось пуще глаза. Когда кто-то сказал, что пока суд да дело, можно было бы несколько десятков миль пройти в сторону своей базы, командир категорически заявил:

- Нет, нельзя. Электроэнергию сохраним на случай последнего боя.

Тогда же он приказал остановить все вспомогательные механизмы, питаемые электроэнергией, вертикальный руль перевести с электрического привода на ручное управление, выключить даже электрическую плиту. В отсеках осталось только

по одной лампочке.

В лодке стало темно, а затем и холодно. В этой обстановке состоялось партийное собрание, которое запомнилось мне на всю жизнь.

Как сейчас вижу перед глазами полумрак третьего отсека, посуровевшие, чуть осунувшиеся лица подводников.

Секретарь партбюро Алеша Бахтиаров, открыв собрание, объявил повестку дня: "О создавшемся положении и задачах коммунистов". Слово для доклада он предоставил командиру корабля капитан-лейтенанту Столбову.

Доклад был предельно лаконичным. За многие годы пребывания в партии я не слышал ни одного такого краткого и сурового сообщения об обстановке, в которой придется действовать коммунистам. Вот оно:

- Ситуация критическая. Топлива нет. Аккумуляторная батарея разряжена почти полностью. По радио в базу передано сообщение о положении корабля. Правда, мы не имеем подтверждения о его получении. Но будем надеяться, что оно дошло до командования и нам будет оказана необходимая помощь. Но это потребует немало времени, а противник может обнаружить и атаковать нас в любую минуту. Надо искать выход самим и приготовиться к последнему бою. Израсходовав боезапас, корабль взорвем.

Комиссар Долгополов и другие коммунисты поддержали предложения докладчика. Они отметили, что для боя на лодке еще есть пять торпед, две пушки с полным боекомплектом, четыре пулемета, десятка два винтовок и гранаты. Партийное собрание единогласно постановило:

1. При любых обстоятельствах драться до конца, в плен не сдаваться.

2. Искать выход из создавшегося положения.

3. О решении партсобрания информировать весь экипаж.

Мне приходилось до этого видеть, как шли на штурм вражеских позиций морские пехотинцы. В критические минуты боя, когда под огнем пулеметов захлебывалась атака, поднялся во весь рост парторг, крикнул: "Коммунисты, вперед!"- и, не оглядываясь, бросился навстречу свинцовому ливню. И в разных местах цепи поднялись коммунисты, устремились вперед в неудержимом порыве. Этот порыв словно ветер подхватил весь отряд. Многих тогда недосчитались, но приказ был выполнен: пехотинцы овладели намеченным рубежом.

А на подводной лодке во время торпедной атаки или в такой вот ситуации, в какой оказалась "четыреста вторая", у парторга не было необходимости бросать этот клич. Совсем другая

обстановка. Но и здесь коммунисты были впереди. Своим упорством в поисках выхода из безвыходного, казалось бы, положения, своим мужественным и самоотверженным решением принять последний бой и погибнуть вместе с кораблем они вели за собой весь экипаж. И не случайно в те часы, когда лодку готовили к взрыву, сигнальщики на мостике с напряженным вниманием осматривали море и небо, а вахтенный офицер был готов в любой момент вызвать наверх артиллерийский расчет,- в эти часы к Бахтиарову один за другим приходили краснофлотцы и старшины с заявлениями о приеме в партию.

Вот некоторые из этих заявлений.

Комсомолец электрик Евгений Парфентьев писал:

"Прошу партийную организацию принять меня в кандидаты ВКП (б). Я хочу быть в эти критические дни вместе с коммунистами. А если нужно будет, то хочу умереть большевиком".

Еще короче было заявление радиста главного старшины Николая Хромеева."Хочу биться с врагом в рядах партии",- писал он. В этот грозный час подали заявления с просьбой принять в ряды партии все комсомольцы, которые могли получить боевые характеристики.

В лодке становилось все холоднее. Теперь уже все моряки поверх комбинезонов надели куртки, а вместо молодцеватых пилоток - шапки.

Настроение личного состава пока не вызывало никакого беспокойства. Люди готовили корабль к бою и взрыву энергично, то тут, то там высказывались самые различные, порой самые фантастические предложения о том, как выйти из создавшегося положения.

- Надо идти в ближайший фьорд,- говорил рулевой Максименко.- Там наверняка найдется склад горючего. Мы его захватываем и - были таковы.

У электрика Сергеева своя идея:

- Хорошо бы сейчас встретить этакую здоровую транспортину, вроде тех, что мы долбанули. Встретить и дать им сигнал: "Прыгай в шлюпки к чертовой бабушке, пока живы". А сами берем пароход в плен, лодку на буксир и айда в базу!

А в пятом отсеке подходили к делу так: инженер-механик Большаков, мотористы Новак, Чернавцев, Горожанкин, Мацура, Данилов сидели у холодных дизелей и решали, чем бы из наличных запасов заменить топливо. Получилось, что, кроме машинного масла, нечем.

Кому первому пришла такая мысль, не удалось установить. Говорили, что первого она осенила Михаила Горожанкина. Это

вполне возможно, потому что был он человеком необычайного ума и мотористом отменным.

Родился и вырос Миша в Красногорском районе Московской области. Там он работал на механическом заводе слесарем-сборщиком, был активным общественником и хорошим спортсменом. Комсомольцы цеха не раз избирали его своим вожаком, а рабочие предприятия - председателем добровольного спортивного общества "Труд". На этом заводе более тридцати лет проработал его отец Александр Захарович. Здесь же трудились мать Евдокия Дмитриевна, младший брат Николай и сестра Клавдия.

На службе Михаил стал отличным мотористом, по слуху определял ту или иную неисправность дизелей. Особенно хорошо он знал дизель и старательно ухаживал за ним. Матросы часто шутили:

- Дизель для Горожанкина что жена.

В походе наши койки находились рядом. Ночью проснешься, а постель Михаила пуста. Утром опять раздаются соленые морские шутки:

- Сегодня Горожанкин опять к "жене" в самоволку ходил.

Среди членов экипажа Михаил выделялся еще инициативностью, изобретательностью и поэтому пользовался непререкаемым авторитетом. Когда на лодке спрашивали молодых матросов, с кого бы они хотели брать пример в службе, то всегда можно было слышать один ответ: "С Миши Горожанкина".

Скромный человек, Горожанкин ни единым словом не обмолвился, что выход из создавшегося положения он первым нашел. Да и не до выяснения авторства было тогда. Важно, что идея использовать масло в качестве топлива овладела всеми мотористами, трюмными, электриками. Но осуществить ее оказалось совсем не просто, потому что никто не знал, как добиться, чтобы масло сгорало в дизеле. Неизвестно было также, какая у него точка вспышки, как снизить его большую вязкость.

Старшина 2-й статьи Чернавцев предложил машинное масло разбавить керосином, имевшимся для зарядки торпед. Его поддержали Николай Лысенко, Александр Горячев, Георгий Данилов. Инженер-механик лодки Большаков ухватился за эту идею. Правда, надо искать неведомые пропорции смеси масла и керосина. Но это уже полбеды: важно, что появилась обнадеживающая перспектива, достойная внимания.

Дизельный отсек превратился в своеобразный научно-исследовательский центр. Мотористы Лысенко, Новак, Данилов и трюмный Маслюк рылись в учебниках, выуживая всякие сведения

о масле и керосине. Парфентьев, Горячев и Вангатов что-то подсчитывали, чертили, спорили. Положение, правда, осложнялось тем, что в условиях похода определить точку вспышки полученной смеси масла с керосином было, по существу, невозможно. Для проведения же экспериментов не было ни условий, ни времени. Морякам оставалось полагаться на профессиональную интуицию.

Первая попытка запустить двигатель не увенчалась успехом. Смесь была составлена в таких пропорциях, что вспышки не получилось, двигатель фыркнул и замолчал.

"Щука" по-прежнему дрейфовала. Как ни старался рулевой Харитонов поставить и удержать ее носом против волны, пятибалльный ветер все равно сносил лодку к берегу. Верхнюю палубу и боевую рубку все время окатывало волной, и корпус корабля, орудия и антенны покрывались льдом. Вахтенный офицер время от времени вызывал наверх трюмных или торпедистов для обколки льда.

Положение корабля продолжало оставаться отчаянным Несмотря на это, подводники вели себя мужественно, в экипаже не было ни одного человека, склонного к унынию. Особенно хорошо держались мотористы. Их не обескуражила ни первая, ни вторая неудача в приготовлении топлива для дизелей, и они продолжали самозабвенно колдовать, смешивая в различных пропорциях масло и керосин. И если бы керосина было достаточно, они наверняка давно добились бы своего. Но его осталось всего около двадцати килограммов, и мотористам приходилось дорожить каждой каплей. И все же они не теряли надежды дать лодке ход, чтобы она могла уйти из-под носа противника.

Оптимизм мотористов, их уверенность в успехе передавались остальным членам экипажа. Были, конечно, и такие факторы, которые отрицательно влияли на психику людей. Главный из них - бездеятельность. Механизмы на лодке давно замерли, и поэтому люди лишились обычного дела, требовавшего от них активности и физического напряжения.

Влияние этого фактора несомненно давало о себе знать. Постоянно находясь то в одном, то в другом помещении лодки, мы с комиссаром видели, что в настроении и поведении личного состава, за исключением мотористов, стали появляться некоторые перемены. Если раньше даже в самой тяжелой походной обстановке все свободные от вахт либо читали, либо спали, то теперь одни лежали на койках с открытыми глазами, а другие просто не знали, куда себя деть. Люди, конечно же, вольно или невольно думали о том, что если мотористы еще долго не смогут

обеспечить дизели топливом, то всех ждет последний бой, после которого оставшиеся в живых будут вынуждены взорвать лодку, а стало быть, и себя.

От кого-то из своих наставников я слышал, что на людей, оказавшихся в подобной обстановке, положительно влияет напоминание похожих историй со счастливым концом. Одну такую историю я и решил рассказать краснофлотцам и старшинам первого и второго отсека. Это было тем более уместно, что правдоподобность ее многим из них была известна.

Речь шла вот о чем. Несколько месяцев назад тоже в безвыходное, казалось бы, положение попала подводная лодка "М-171", которой командовал старший лейтенант Валентин Стариков. Случилось это после пятидневных безрезультатных поисков противника в открытом море. Стариков принял тогда необычайно дерзкое решение: прорваться в порт Петсамо и там нанести удар по врагу.

В подводном положении лодка форсировала минное поле, незаметно прошла в гавань. Командир поднял перископ, стал рассматривать порт. Перед его глазами сначала возник каменистый берег гавани, затем пустой причал. Наконец он увидел то, что искал: у западного причала под погрузкой стояли два транспорта.

"Малютка" выстрелила в каждый транспорт по одной торпеде и, погрузившись на глубину, развернулась к выходу. Через минуту с небольшим в отсеках услышали два взрыва. Как потом оказалось, обе торпеды попали в цель. Лодка шла к выходу, не имея преследования. Кое-кто уже начал подшучивать над противником. Напряжение у людей спадало. И вдруг "малютка" с дифферентом на корму начала всплывать.

- Боцман, в чем дело?

- Лодка не слушается рулей!

Стало ясно, что впереди противолодочная сеть.

Какие только попытки не предпринимал Стариков, чтобы выбраться из ловушки! Пробовал пробить сеть с полного хода - не удалось, потом он попытался поднырнуть под нее, но лодка даже на предельной глубине погружения все равно уперлась в сеть. Не смогли подводники и обойти ее сбоку. Все тщетно. Оставалось либо задохнуться в лодке, либо всплывать под огонь вражеских кораблей и береговых батарей, чтобы предпринять последнюю попытку прорваться в море или с честью погибнуть в открытом бою.

Советские подводники выбрали последнее. Инженер-механик Смычков встал со связкой гранат у открытого артпогреба, на случай если фашисты попытаются захватить корабль. Лодка

медленно подошла к сети, с дифферентом на корму подвсплыла на перископную глубину. Дан точок вперед электромотором. "Малютка" навалилась носом на верхнюю кромку сети, видимо, чуть при-топила ее своей тяжестью, и все в лодке услышали под днищем скрежет, уходящий за корму. Это была победа. Так "М-171" благодаря смелости и мастерству командира, а также дружным усилиям своего маленького экипажа вышла из, казалось бы, совсем безнадежного положения.

Напоминание этого поистине легендарного подвига экипажа "малютки" на какое-то время отвлекло людей от невеселых дум.

Однако этого заряда бодрости хватило ненадолго, люди опять стали скучать. Посоветовавшись между собой, мы пошли к командиру, который в тот день почти все время находился в отсеке мотористов.

Долгополов доложил ему, что людей удручает безделье, что их чем-то надо занять.

- А что, наблюдение верное. И предложение дельное. Пусть Сорокин организует полный аврал.- Отдавая это распоряжение, Николай Гурьевич добавил:Передайте личному составу, чтобы на лодке все блестело, как перед смотром.

Через несколько минут тонус корабельной жизни изменился к лучшему. Как и в обычных условиях, все люди были заняты делом, энергично наводили на корабле образцовый флотский порядок.

А мотористы тем временем продолжали поиски оптимального состава самодельного топлива. Вымотанные до предела, они упорно готовили очередную пробу. Смесь сделали пожиже, добавили больше керосину, налили ее в расходный бачок. Стали все по местам. Большаков скомандовал:

- Пошел дизель!

На этот раз дизель и в самом деле пошел. Правда, ненадолго, вхолостую, при отключенной муфте, но ведь пошел же! Значит, смесь составлена правильно.

Пришлось немало еще потрудиться, прежде чем лодка получила ход. Дело в том, что масляная цистерна не была связана с топливной магистралью. А ведь масло нужно было подавать к дизелю. Новую магистраль в условиях похода не протянешь. Оставался единственный выход: заливать масло в расходный бачок ведрами, то есть вручную. Потом еще пришлось разбирать, чистить и подгонять фильтры высокого давления.

Наконец все готово к решающей проверке качества топлива. У дверей переборок дизельного отсека толпились подводники из других боевых частей и групп. Затаив дыхание, все следили за последним приготовлением. В отсек опять пришел командир

лодки капитан-лейтенант Столбов. Инженер-механик Большаков, волнуясь, крикнул в переговорную трубку:

- В шестом!

- Есть, в шестом!-отозвался Акинин.

- Включить главные электромоторы для проворачивания дизелей!

Отсек наполнился знакомым посвистыванием открытых индикаторных клапанов. Дизель провернулся и смазался. Новак быстро закрыл индикаторные клапана и включил насос на работу. Все замерли: остановится или нет. Не остановился! А двигатель набирал обороты, вращая гребной винт.

Лодка медленно пошла вперед. Кто-то крикнул "ура". Его подхватили все. Казалось, ликованию подводников не будет конца. Они обнимались и целовались.

"Щ-402" легла на курс ост.

* * *

"Четыреста вторая" продолжала плавание. Основная роль в этом принадлежала Мише Горожанкину и Алексею Чернавцеву, которые под руководством инженера-механика старательно составляли топливную смесь, расходуя по пол-литра керосина на ведро масла. Подводники с повеселевшими лицами прислушивались к мерному рокоту дизеля. В отсеках вновь появилось нормальное освещение. Кок Антонов включил электрическую плиту на камбузе, и у него там уже что-то жарилось и кипело.

Вахту у штурвала вертикального руля почти беспрерывно нес краснофлотец Марченко. Выбор на него пал не случайно. Дело в том, что на малом ходу, да еще в штормовую погоду, корабль плохо слушается руля. Его все время отклоняет от курса, и путь его выглядит не прямой, а довольно-таки извилистой линией. В результате как бы увеличивается расстояние и больше расходуется топлива. А для "четыреста второй" не было ничего важнее, чем экономия топлива. И уйти надо было как можно дальше от того места, где она потеряла ход. Тут-то и потребовался самый искусный рулевой, который мог бы в этих трудных условиях провести корабль как по ниточке. Таким и был краснофлотец Иван Марченко, лучший рулевой-вертикальщик на "Щ-402".

Марченко пришел на лодку вестовым. Он прославился тем, что носил на одной руке по восемь тарелок, до краев наполненных горячим борщом или супом. А однажды, проходя по отсеку с подносом, оступился и упал в трюм. Но поднос удержал, в связи с чем слава его возросла еще больше.

И все-таки Марченко не хотел оставаться вестовым.

Он все время настойчиво стремился стать рулевым. Ему охотно шли навстречу. Лучшие специалисты во внеурочное время учили Ивана искусству точно выдерживать курс корабля. И вскоре ученик ни в чем не уступал учителям. В конце концов командир удовлетворил просьбу вестового, лично принял у него экзамен и допустил к самостоятельной вахте. Отличный получился рулевой! Точнее его никто не держал лодку на курсе, о чем свидетельствовала беспристрастная лента курсографа. На его вахте перо чертило на ленте самую ровную линию.

В этом тяжелейшем походе Марченко проявил изумительное мастерство и огромное мужество. Он чувствовал рули лодки так, будто они были продолжением его рук, и, предугадывая удар волны, заранее отводил руль, не давая кораблю отклониться от заданного курса. И так час за часом. Когда он уже совсем синел от холода, командир приказывал ему смениться и идти вниз отогреваться. Посидев немного в помещении, он опять выходил на мостик. Так нес он ходовую вахту почти двое суток без сна.

Так же беззаветно и мужественно действовали все члены экипажа "Щ-402". Многие из них были уже названы выше при описании различных перипетий. Из числа особенно отличившихся необходимо назвать еще хотя бы несколько человек старшину трюмной группы мичмана сверхсрочной службы Сергея Дмитриевича Кукушкина, трюмного старшего матроса Михаила Никитина, моториста Николая Лысенко, комендора, заместителя секретаря комсомольской организации Павла Сосунова, торпедиста Александра Злоказова, рулевого Якова Вараксина, радиста Льва Розанова.

На протяжении всего двухсуточного перехода от Нордкапа очень напряженная обстановка царила в центральном посту. Если большинство краснофлотцев и старшин уже уверовали в работу двигателя, то командир был далек от такого оптимизма. Оснований для тревог и сомнений имелось у него больше чем достаточно.

Еще в самом начале перехода от Нордкапа Николай Гурьевич поручил Большакову рассчитать, хватит ли самодельного топлива для того, чтобы лодка смогла дойти до ближайшего района побережья, на котором находятся советские войска. Доклад был обнадеживающим.

Однако спустя некоторое время обнаружился просчет инженера-механика. Оказалось, что расход смеси значительно превосходит нормы расхода обычного топлива. И командир раньше всех понял: корабль не сможет добраться до заветного берега своим ходом. Последовало строжайшее указание усилить экономию топлива, идти самым экономичным ходом - на одном дизеле.

Но как ни экономили керосин, он кончился. Без керосина масло стало сгорать плохо, в работе дизеля начались перебои. Наконец и масла осталось совсем немного. Старший краснофлотец Горожанкин уже давно вскрыл лаз масляной цистерны и собирал остатки масла баночкой из-под консервов. Чтобы корабль дошел до еще более безопасного места, командир приказал взять часть масла, имевшегося в циркуляционной цистерне, а керосина - из заряженных торпед.

Дизель заглох около шести часов утра 13 марта. Заглох окончательно, потому что на лодке не осталось ничего, что можно бы было сжигать в нем. Подводная лодка опять легла в дрейф, а в отсеках воцарился полумрак.

Около полудня на какое-то мгновение появилось солнце, и штурман определил место корабля. Оказалось, что за время перехода лодке удалось удалиться от Нордкапа всего на 100 миль.

А кругом бушующее холодное море. Но новый проблеск на спасение появился раньше, чем его ожидали подводники. Радостную весть принесло радио. Оказывается, радисты, о которых на время забыли на лодке из-за неисправности рации, упорно продолжали попытки связаться с базой. И это им удалось в новом районе дрейфования корабля. Из ответа, принятого Хромеевым, следовало, что первая радиограмма о бедственном положении "Щ-402" была принята в базе, и Военный совет флота, сняв с боевых позиций две лодки, послал их на помощь нам в район Нордкапа. Беда была лишь в том, что лодка ушла с того места и наши спасатели не знали, где мы находимся в данное время.

С максимальной точностью штурман Леошко рассчитал координаты лодки. Они тотчас были переданы в базу. На этот раз надежно, с получением квитанции. Теперь можно было надеяться, что нас спасут. Но когда? А вдруг раньше наших лодок появится вражеский корабль?

Хотя опасность быть обнаруженными противником несколько уменьшилась, но она оставалась. Оставалось в силе и решение командира, поддержанное коммунистами всем экипажем,- при всех обстоятельствах драться до конца, в плен не сдаваться.

Сигнальщики не спускали глаз с горизонта. Каждому хотелось первым обнаружить приближение своей подводной лодки. Люди верили в то, что их не бросят в беде, обязательно разыщут в холодных просторах Баренцева моря.

Тем временем состоялось заседание партийного бюро. Все заявления, поданные накануне, рассматривались серьезно и обстоятельно. Товарищей принимали в партию так, будто дело происходило не в час сурового испытания, а в самой обычной будничной обстановке. И не в полутемном, холодном, сыром отсеке, а в светлой комнате отдыха на далекой береговой базе.

После долгого и томительного ожидания помощи с мостика доложили:

- На горизонте появилась точка!

Командир пулей выскочил наверх. Напрягшись, всмотрелся в указанном направлении. Действительно, что-то там есть. Но что?

Капитан-лейтенант Столбов одно за другим отдал приказания:

- Боевая тревога! Торпедная атака!

- Приготовиться к срочному погружению!

В отсеках наступила напряженная тишина. Нервы у всех натянуты до предела. Что там наверху? Помощь идет или, быть может, наступает час последнего боя?

И вдруг в центральном посту услышали возбужденный и

радостный голос командира:

- Швартовую команду наверх!

Значит, наши!

Сомнений больше не было - приближавшаяся в туманной дымке подводная лодка дала позывные ракетами. Потом корабли обменялись опознавательными. Таков порядок, хотя верхние вахтенные уже и без того опознали лодку. К "четыреста второй" подходила "К-21". Родная наша "катюша"! А спустя несколько минут капитан-лейтенант Столбов увидел на ее мостике своего приятеля, командовавшего "К-21", Николая Александровича Лунина.

- Здорово, Коля!- кричал Лунин.- Поздравляю с победами!

И вот уже лодки сошлись бортами. Подводники, не теряя ни мгновения, перебросили стальные тросы. Быстро ошвартовались, подали даже сходню. Лунин перешел на "щуку", крепко обнялся со Столбовым, поздоровался со всеми.

Инженеры-механики лодок после короткого совещания наметили порядок передачи топлива. Ни у того, ни у другого опыта на этот счет не было. Решили, не мудрствуя лукаво, тянуть шланг прямо через рубочный люк "щуки" во вскрытую горловину солярной цистерны прочного корпуса. А масло носили в резиновых мешках из-под дистиллированной воды.

Передача топлива и масла заняла час без двух минут. Все это время артиллерийские расчеты стояли у орудий, торпедисты у торпедных аппаратов. А у швартовых концов - матросы с топорами. Это на тот случай, если налетят вражеские самолеты или появятся на горизонте чужие корабли - рубить концы, чтобы лодки могли мгновенно вступить в бой.

К счастью, все обошлось. "Щука" приняла около 12 тонн соляра и 120 литров масла. Теперь хватит дойти до дома. Даже с запасом на всякие непредвиденные случайности. Кроме этого, с "катюши" были получены сравнительно свежий хлеб, по которому все мы давно уже соскучились, и газеты, что тоже было хорошим подарком.

Спасибо друзьям. Не подвело морское братство. Да разве могло оно подвести!

Распрощались командиры лодок, поднялись на мостики своих кораблей, пожелали друг другу счастливого плавания. Застучали дизели, и лодки легли на курс в базу. Вскоре "катюша", у которой ход был побольше, скрылась за густой завесой налетевшего снежного заряда.

Поздним вечером следующего дня "Щ-402" подходила к родным берегам. Помощник командира Константин Сорокин придирчиво осматривал отсеки - чтобы всюду был блеск.

- Домой надо являться в приличном виде,- повторял он в каждом отсеке, хотя необходимости в этом не было. Моряки старательно наводили образцовый порядок на своих боевых постах.

А база была уже совсем рядом. "Четыреста вторая" медленно поворачивала в бухту. На ближней сопке мигал огонек сигнального поста - оттуда давали "добро" на вход в гавань.

- Артиллерийскому расчету на мостик!

Командир боевой части старший лейтенант Захаров, а за ним Ивашев, Мельников и Сосунов выскочили наверх к носовому орудию.

- Приготовиться к артиллерийскому салюту. Три холостых!

Есть, три холостых!

У комендоров счастливые лица. С лязгом открылся замок. И когда лодка дошла до середины бухты, над гаванью прогремели три выстрела.

На пирсе "щуку" встречали командир и начальник политотдела бригады, моряки с других лодок. Столбов отдал рапорт контр-адмиралу Виноградову.

Теплой и трогательной была эта встреча командования бригады с экипажем "Щ-402". Так же как и на проводах, контр-адмирал Виноградов и полковой комиссар Байков обошли все отсеки корабля, каждому пожали руку, поздравляя с боевым успехом и благополучным возвращением. Увидев улыбавшегося краснофлотца Музыку, Николай Игнатьевич сказал:

- Помню о вашей просьбе. Поросята готовы.

Потом подводники один за другим выходили из лодки на причал и тут же попадали в крепкие объятия друзей. Те, что встречали, сами бывали в таких же походах, знали, как.нелегко достаются победы.

На следующий день экипаж "Щ-402" испытал еще одну большую радость - была получена телеграмма от народного комиссара Военно-Морского Флота. В ней говорилось:

"Командиру и комиссару подводной лодки "Щ-402".

Весь личный состав поздравляю с благополучным возвращением из героического похода. Подводную лодку представил к правительственной награде - ордену Красного Знамени. Военному совету Северного флота весь личный состав наградить орденами и медалями Советского Союза".

В. Тамман. Со дна морского

Виктор Федорович Тамман, капитан первого ранга. В годы Великой Отечественной войны командовал на Северном флоте подводным минным заградителем "Л-20", потом был начальником конвойной службы Северного флота.

Вечером 29 августа 1943 года подводная лодка "Л-20" отошла от пирса Полярного, за кормой в сгустившихся сумерках скрылись родные берега.

Следующий день выдался ясным, безоблачным и тихим. В небе время от времени появлялись фашистские самолеты-разведчики, и мы для скрытности двигались в подводном положении.

В штурманском посту над картой склонились Башкинов, Иванов и я, внимательно рассматривая район, прилегающий к мысу Нордкин. На этот раз нам предстояло выставить мины не в глубине фьорда, а у побережья. Но как расположить минные банки, чтобы они представляли опасность для противника и в то же время не стесняли маневрирование наших лодок?

- Если поставить себя на место командира вражеского конвоя и проложить на него курсы, ведущие вдоль побережья, то именно эти пути и надо перекрывать,сказал штурман старший лейтенант Башкинов.

Лейтенант Иванов тут же прочертил линии на карте - они легли вблизи мыса (взаимопонимание штурманов отличное).

Прокладка была правильной. Кстати, мои наблюдения, да и наблюдения командиров других лодок показывали, что корабли противника в этом месте держались берега, следовательно, вплотную к нему и следует расположить заграждение: оно не будет мешать нашим лодкам. На этом мы и закончили "военный совет".

1 сентября лодка подошла к мысу Нордкин. День прошел в доразведке. Изучив обстановку и выбрав момент, когда поблизости не было кораблей противника, мы направляемся к берегу.

Высокие обрывистые склоны гор у мыса кажутся гигантской стенкой причала, к которой мы подходим так близко, как будто собираемся швартоваться. Вовремя разворачиваемся и на отходе начинаем постановку мин. Потом снова подходим и, отходя, ставим очередную банку. Временами слышатся шумы винтов быстроходного корабля, но я его в перископ не вижу, видимо, он маневрирует в глубине Лаксё-фьорда. Во всяком случае, мы не прекращаем своих действий.

Через час все двадцать мин выставлены, и лодка отходит на безопасное расстояние для наблюдения. До наступления темноты противник не появился, и мы легли на курс, ведущий в район зарядки аккумуляторных батарей.

* * *

3 сентября, в четвертом часу утра, мы погружаемся и двигаемся к мысу Нордкин. При подходе к минным полям

противника уходим на глубину 70 метров. Примерно через час почти в абсолютной тишине неожиданно слышим легкие металлические удары по корпусу с правого борта. Впечатление такое, как будто к нам кто-то стучится (гидролокатор мы еще не включали, считая, что до границ минного поля не дошли).

- Стоп правый электромотор!

Что бы это могло быть? Минреп? Но стальной трос, скользя по корпусу, издает другой звук. Скорее всего это бридель (цепь), удерживающий бочку, но зачем здесь, в море, она поставлена? Неспроста...

Стуки прекращаются, и снова работает электромотор. Лодка благополучно достигает прибрежной полосы. Подвсплываем. Поднимаю перископ и осматриваюсь-полный штиль на зеркальной глади воды отражает бледно-голубое северное небо. Решаю курсировать между мысами Нордкин и Слетнес, параллельно береговой черте.

На вахту заступает старший помощник. Теперь можно чуть-чуть вздремнуть. Свертываюсь калачиком в рубке на диванчике...

- Тринадцать градусов слева по носу шум винтов,- глухо доносится из акустической рубки.

Я сразу же просыпаюсь. И до чего хороша избирательность человеческого мозга - команды вахтенного офицера, жужжание электромоторов и прочие шумы пролетают мимо уха, а вот нужная информация сразу доходит до сознания. Говорят, мать грудного ребенка может спать при любом шуме, но мгновенно просыпается, лишь раздается писк малыша (вот они - "павловские окна").

- Взгляните по пеленгу сто двадцать два,- говорю капитан-лейтенанту Новожилову.

Старпом напряженно смотрит в окуляр.

- На горизонте мачты кораблей!- вскоре докладывает он.

- Боевая тревога! Торпедная атака!

Совершив маневр, лодка ложится на боевой курс. Подкрадываться к противнику трудно: на водной поверхности отсутствует даже рябь. Идем на самом малом ходу. Перископ поднимаю, как мы выражались, "вполглазка"- стекло объектива наполовину заливает водой, над поверхностью торчит верхняя часть головки лишь на несколько сантиметров. Несмотря на кратковременность подъема перископа, я хорошо рассматриваю оба судна, идущие с востока,- транспорт и мористее от него охотник за подводными лодками.

Пропустив охотника, за его кормой мы даем залп по транспорту. Мощный взрыв, раздавшийся примерно через минуту после пуска торпед, подтверждает, что одна из них достигла

цели.

Лодка начинает резко подвсплывать{25}. Я с тревогой слежу за глубиномером. Старший инженер-механик Горчаков понимает меня с полуслова - четко отдает одно приказание за другим. Старшина трюмных мичман Леднев энергично работает на водяной станции, этот виртуоз в мгновение может найти нужный клапан, одновременно крутить два маховика в разных плоскостях.

Принятые меры (прием забортной воды в цистерны и увеличение скорости хода лодки) не позволили рубке показаться на поверхности.

Мне хочется поднять перископ и проверить результат атаки, но акустик докладывает - шум винтов нарастает. Враг приближается. Мы уходим на глубину. И, кажется, своевременно: вверху уже гудит, и глубинные бомбы рвутся прямо над нами. Корпус лодки содрогается, в ряде отсеков гаснет свет.

Начинаем уклонение от атаки. Идем малым ходом и, внимательно прислушиваясь, следим за действиями противолодочного корабля. А он маневрирует, определяет наше место, курс и скорость. Вот охотник устремляется на лодку, это чувствуется по резкому увеличению оборотов двигателей. Теперь важно спутать его карты. И мы изменяем свои параметры движения: круто отворачиваем, быстро уходим на глубину, изменяем скорость. В итоге враг проносится и сбрасывает серию глубинных бомб в стороне. Дело в том, что на полном ходу противолодочного корабля его акустик ничего не слышит, и наши действия остаются незамеченными. Но так продолжается недолго. Взрывы слышатся все ближе и ближе. Быть может, на охотнике поставлена новая, более совершенная аппаратура? Надо принимать какие-то радикальные меры.

- Штурман, какая глубина места?

- Около девяноста.

Противолодочный корабль снова пошел на нас.

Отдаю команды:

- Лево на борт! Полный ход! Погружаться на глубину шестьдесят метров! Приготовить аварийный инструмент!

Бомбы опять ложатся в стороне. Их разрывы становятся глуше. Но тут происходит непредвиденное: раздается оглушительный звук удара и скрежет металла,- кажется, корпус со страшным грохотом разламывается на части. Я тут же бросаюсь к телеграфу, перевожу его ручки на "Стоп". Смотрю на часы: стрелки показывают 10. 50.

Лодку бросает в сторону, создается крен вправо градусов на 30, после чего мы ощущаем легкий удар средней частью киля. И сразу наступает тишина, лодка выравнивается, и мы продолжаем

движение малым ходом.

Становится ясно - лодка ударилась носовой частью о подводный пик или гряду скал. Неровности морского дна часто встречаются вблизи шхер. Но, как видно, не только там. Башкинов измеряет глубину эхолотом. Теперь она уже около 200 метров и продолжает увеличиваться.

- Осмотреться в отсеках!

С тревогой ждем доклады. Поначалу в центральный пост идут благоприятные сообщения: повреждений нет, герметичность корпуса не нарушена, в трюмах сухо. И уже есть надежда, что беда обошла стороной. Но из второго отсека приходит страшная весть: пробоина, в лодку поступает вода.

* * *

Грохот удара во втором отсеке был особенно оглушительным. Именно здесь встретились металл с гранитом.

Услышав команду "Осмотреться в отсеках", командир отсека старшина 2-й статьи Василий Острянко первым делом потребовал соблюдения тишины. Только при этом условии можно установить, есть ли какие-либо повреждения. Все замерли, внимательно прислушиваясь. Снизу донеслось приглушенное шипение.

- Вскрыть настил!- приказал Острянко и первым взялся за дело.

За ним последовали командир отделения радистов Николай Чижевский, акустик Николай Никаншин и проходивший практику курсант военно-морского училища Николай Портнов.

Разобрав койки и сняв настил, они увидели самое опасное для подводников: снизу, из-под крышки шахты гидролокатора веерообразно били струи воды.

Об этом и было доложено в центральный пост. Во второй отсек тут же прибежал старший инженер-механик Горчаков, осмотрел повреждение и установил: пробит выступающий из днища лодки обтекатель гидролокатора, вода устремилась в шахту, гидравлическим ударом сдвинула верхнюю крышку шахты и вырвала (кусками) толстую уплотнительную резину. Сквозь щель, образовавшуюся между крышкой и комингсом (краем) шахты, вода и поступала.

Дав указание, как действовать в создавшейся ситуации, Горчаков вернулся в центральный пост, доложил мне обстановку.

А во втором отсеке тем временем началась ожесточенная борьба за жизнь подводного корабля. Плотно была задраена дверь на переборке, отделяющей второй отсек от третьего, чтобы в него не попали ни сжатый воздух, ни вода. Матросы вооружились аварийным инструментом. В помещение с оглушительным ревом врывался сжатый воздух - Острянко создавал противодавление,

ослабляющее поступление забортной воды.

Давление повышалось, а вместе с ним усиливалась резь в ушах, сжимало голову. Превозмогая боль, стоя по пояс в воде, матросы и старшины самоотверженно боролись с аварией.

- Вставлять клинья под крышку, как нас учили!- перекрывая шум, кричал Острянко.

Клинья не решили задачу: мелкие не держались, большие не подходили, да и мешали болты, на которые закреплялась крышка.

- Отставить! - командует командир отсека.- Выбрасывать клинья! Будем отжимать крышку.

Клинья были вытащены. Матросы начали ключами поджимать гайки, пытаясь плотнее прижать крышку к шахте. Щель сузилась, но застрявшие в ней куски резиновой прокладки не позволяли загерметизировать шахту. Поступление воды хотя и уменьшилось, но все еще было значительным, так как наружное давление увеличивалось - лодка уходила на глубину.

Вскоре уровень воды над шахтой поднялся, и работать стало невозможно. Прижатые к носовой переборке, обессиленные, матросы смотрели на темную массу воды, которая неотвратимо надвигалась на них, заливая механизмы и запасные торпеды; на поверхности плавали подушки, шапки...

Положение наше резко ухудшилось. Уклоняясь от противолодочного корабля, лодка отходила в море, под килем простиралась бездна глубин. Устранить же повреждение на плаву стало невозможным.

Решение могло быть только одно: оторваться от преследователя, дотянуть до прибрежного шельфа и для ликвидации аварии лечь на грунт. Важно при этом, чтобы наш маневр остался неразгаданным. Надо дать понять противнику, будто мы двигаемся в море, а на самом деле повернуть к берегу. Но для этого необходимо дождаться очередной его атаки. А охотник, как назло, медлит: наверное, уточняет место и элементы нашего движения - курс, скорость, глубину.

Все ждут моих приказаний, окружающие сознают, что с каждым оборотом винта положение лодки становится все хуже. Но выдержку приходится проявить до конца - начать поворот вовремя.

- Корабль увеличил обороты!- доложил акустик.

- Право на борт! Левый полный вперед!

Лодка разворачивается, набирает предельную скорость и расходится с охотником на контркурсах; мы-то знаем это, а противник - нет. Он оказался обманутым, бомбы теперь рвались далеко от нас.

Лодка все более тяжелела, она теперь тонула, именно тонула,

а не погружалась. В центральном посту шла борьба за положительную плавучесть. Положение осложнялось моим же приказанием - не откачивать воду за борт. Мне представлялось, что при откачке могут всплыть на поверхность размытые продукты (мука, крупа, подсолнечное масло, которые находились в провизионке, расположенной рядом с шахтой гидролокатора) и навести противника на наш след. Ошибка это или нет - никто не скажет ни тогда, ни сейчас.

Результаты наших усилий обнадеживали: осушив носовые внутренние цистерны, давая порциями сжатый воздух в первую балластную цистерну, а также действуя горизонтальными рулями (когда шли полным ходом), мы за двадцать минут опустились всего лишь на 10 метров. Иначе говоря, погружались со скоростью один метр в две минуты. Это не так уж плохо (аварийный провал на глубину достигает скорости погружения метр в секунду). Чрезвычайно важно, что мы не допустили дифферента на нос, случись это - лодка провалилась бы в бездну. А под килем еще много. Подбитый самолет, тянущий до аэродрома, прижимает к земле, нас же засасывает в пучину.

После удара о скалу прошло с полчаса. Мы находились на 80-метровой глубине. Удерживать лодку от погружения становилось все труднее и труднее. Мы теперь тонули в два раза быстрее, чем вначале. Однако доклады штурмана успокаивали - мы подходили к прибрежному шельфу.

- Под килем пять метров!

- Стоп оба электромотора!

Под днищем зашуршало, сильно качнуло вперед, и лодка остановилась. Дифферент медленно отошел на корму. Лодка легла на подъеме в сторону берега: нос - выше, корма - ниже. Стрелки часов показывали 11.25.

- Прекратить все работы, соблюдать тишину!

Мы притаились, ожидая ухода нашего преследователя. Старший акустик Фуртас докладывал о происходящем наверху. Да и я сам, надев запасную пару наушников, отлично слышал, как противолодочный корабль метался в море, беспорядочно сбрасывая глубинные бомбы. Видимо отчаявшись восстановить контакт, направился на запад. Когда он подошел к мысу Нордкин, где мы позавчера поставили мины, раздался взрыв, шум винтов резко оборвался и наступила тишина. Стало ясно охотник за подводными лодками прекратил свое существование. Жаль, что мы не видели это собственными глазами, без чего трудно доказать его гибель{26}.

Итак, мы можем наконец заняться своими делами, а они, прямо скажем, незавидные: лодка лежит на большой глубине, в

носу глубиномер показывает 110, в корме- 120 метров{27}. Уровень воды во втором отсеке доходит до третьего яруса коек, ее здесь более 70 тонн, в то время как продуть остатками сжатого воздуха можно только около 10; в двух носовых отсеках находится тринадцать человек экипажа и в третьем, хотя и не затопленном, еще пять; пробоина остается незаделанной, и прекратить поступление воды пока не представляется возможным.

Мы лежим у норвежского берега, занятого фашистами. Командование флота и бригады ничего не знает о нас и не может прийти к нам на помощь.

* * *

Когда лодка легла на твердый грунт, во втором отсеке встрепенулись: нет, не все потеряно! Надежда есть! А вода по-прежнему теснила людей к переборке. "Что делать?" - размышлял Острянко. Он поднял из-за рун-дучка чью-то записную книжку, вырвал из нее чистый сухой лист и написал на нем несколько слов. Через минуту его записку, приставленную к стеклянному глазку на переборочной двери, уже читали в первом отсеке. Но в том отсеке все знали и без записки, все видели и слышали (переборка между отсеками была легкой) и горели желанием прийти на помощь товарищам.

Вскоре в верхней части переборки открылась горловина, служащая для перегрузки торпед, и из нее показался старшина группы торпедистов мичман Александр Пухов. Не успел он и рта раскрыть, как выглядывавший из-за его плеча старшина 2-й статьи Доможирский, нетерпеливый и горячий, крикнул:

- Братцы! Переходите к нам!

Это был приказ, исходивший от командира лодки.

Все, кто находился во втором отсеке, промокшие и усталые, перебрались в первый. Здесь торпедисты Пухов, Доможирский, Крошкин, Хоботов и Фомин, матросы других специальностей Бабошин, Матвейчук и ученик-рулевой Егоров приняли друзей, предложили сухое белье. Возглавил группу подводников двух отсеков командир БЧ-2-3 старший лейтенант Шапаренко.

Их было теперь тринадцать. Почти половина - коммунисты, остальные комсомольцы. Люди, преданные Родине и народу, готовые самоотверженно исполнить свой воинский долг. Михаил Матвеевич Шапаренко в походе с нами впервые. Но он превосходно освоил устройство лодки (до этого плавал на однотипной "Л-22"), знал и людей, был энергичным и волевым офицером и коммунистом.

Тем временем в центральном посту обдумывались планы всплытия. Задача, казалось, простейшая: облегчить лодку, и она поднимется на поверхность. Но как это сделать? Продуть балласт

невозможно: весь сжатый воздух израсходован на противодавление в носовых отсеках, а также на частичное продувание первой балластной цистерны. Правда, оставалась нетронутой командирская группа баллонов{28}, но она не решит задачу, к тому же ее надо поберечь для критического случая. Единственное решение - откачивать воду турбонасосом. Но тут выясняется, что клапан аварийного осушения второго отсека оказался закрыт. Устройство этого клапана особое: он невозвратный - в открытом положении не пропускает воду внутрь лодки, а из отсека откачку производить можно. Теперь, при закрытом клапане, вода ни в ту, ни в другую сторону не шла. Клапан придется открывать, каких бы это усилий и жертв ни стоило.

По положению борьбу за живучесть на лодке возглавляет старший инженер-механик. Александр Николаевич Горчаков и начал действовать.

С первым отсеком поддерживалась телефонная связь. Шапаренко доложил:

- Проплыть десять метров через весь второй отсек в ледяной воде, нырнуть в трюм и повернуть маховик на десяток оборотов - физически невозможно, никаких человеческих сил не хватит.

- Без осушения второго отсека лодка не всплывет,- напомнил Горчаков.

- Может быть, целесообразно открыть переборочную дверь, перепустить воду из второго отсека в первый и откачку ее за борт производить через клапан первого?

- Учтите, дифферент у лодки на корму,- снова разъяснял Горчаков.Следовательно, перекачать воду удастся только до порога переборочной двери. Во втором отсеке останется еще сорок - сорок пять тонн, с которыми нам не всплыть... Клапан должен быть открыт во что бы то ни стало!

Я взял телефонную трубку и в разговоре с Шапаренко подтвердил: несмотря на холодную воду, нырять все равно придется; открыть клапан с первой попытки вряд ли удастся - к холоду надо приноровиться; а предложение о перекачке части воды в первый отсек дельное, но смысл его другой - понизить уровень воды во втором отсеке, чтобы легче было добираться до клапана.

После телефонного разговора Шапаренко обратился к матросам и старшинам, предупредил их, что добраться до клапана нелегко, он находится в дальнем углу, под оперением запасной торпеды. Идти в холодную воду были готовы все. Старший лейтенант отобрал самых опытных, физически наиболее сильных.

Первым вызвался Василий Острянко (помимо всего, он групкомсорг носовых отсеков). Сбросив с себя всю одежду, надев кислородный прибор (к сожалению, костюма у нас не было), он погрузился в воду. Она была такой холодной (около двух градусов), что спирало дыхание. Но старшина решительно двинулся вперед и достиг дальнего угла отсека. Однако судороги сводили ноги и руки, и он понял не выдержать.

Его сменил Чижевский, потом Крошкин, Доможирский, Хоботов... И снова, по второму кругу,- Острянко. Меняя друг друга, преодолевая обжигающую боль ледяной воды, они пытались выполнить приказ.

В одной из попыток старшина 1-й статьи Чижевский, проскользнув как угорь между койкой и оперением торпеды, вцепился в маховик клапана и даже сдвинул его на четверть оборота. Однако маска кислородного прибора зацепилась за что-то - загубник вырвало, в рот попала вода. Силы Чижевского были на исходе, когда его подхватили крепкие руки Острянко. Старшины вырвались на поверхность и долго стояли обнявшись, тяжело дыша друг другу в лицо.

Взаимопомощь, товарищеская выручка имели огромное значение. В острых, опасных ситуациях очень важно не потерять человека. Смерть товарища могла сказаться на психике окружающих.

Чижевский и Острянко с трудом добрались до первого отсека, где их растерли и согрели, завернули в сухие одеяла, дали возможность отдохнуть.

Ныряльщики постепенно привыкли к холодной воде, с каждым разом все ближе и ближе подбирались к цели.

В какой уж раз в воду спускается Острянко! Проплыв через отсек, он ныряет, нащупывает оперение торпеды, пальцы рук наконец-то сжимают маховик клапана. Один оборот, другой, третий... Почему он так туго вращается, или силы на исходе? Только не поддаться слабости, думает Острянко. И вот последний оборот. Теперь проверить, чисто ли вокруг, и скорее назад, а то будет поздно.

Победа! То, что казалось невероятным, выше человеческих сил, совершил наш комсомольский вожак.

Можно представить, с какой радостью встретили Василия Острянко его товарищи, а Шапаренко в приподнятом тоне доложил о подвиге старшины в центральный пост.

Началась откачка воды из носовых отсеков. Турбонасос гудел от перегрузки. Вода постепенно стала убывать. Однако ее уровень упал лишь наполовину, после чего стабилизировался.

- Так можно весь океан перекачать,- ворчал Горчаков.

Пришлось составлять новый план.

Известно, что турбонасос работает во много раз производительнее при малом наружном давлении. Поэтому было решено создать в аварийных отсеках высокое давление (по отношению к наружному - противодавление). В этом случае водоотливные средства как бы искусственно ставились в благоприятные условия. Если наружное давление составляло 11 атмосфер, а внутреннее поднять до 8-9, то механизмам придется преодолевать всего лишь 2-3 атмосферы, и они будут легко и быстро откачивать воду.

- Для этого нужен воздух, а его у нас нет, если не считать командирской группы,- сказал Горчаков.

- Ее и не надо трогать, это наш главный резерв.

- Шапаренко предлагал использовать воздух высокого давления торпедных резервуаров,- напомнил Новожилов.

Об этом у нас уже был разговор. Тогда надеялись, что дело не дойдет до разоружения. Теперь-то ясно - иного выхода нет, ну а если благополучно всплывем, то воздух в торпеды накачаем.

В носовых аппаратах у нас три торпеды, во втором отсеке шесть запасных. Каждая из них имеет солидного объема резервуар сжатого воздуха (до 200 атмосфер). Этот воздух перепустим в баллоны воздушной системы. Итак, проблема сжатого воздуха решена.

Но тут возникла еще одна задача: если в носовых отсеках поднять давление до 8-9 атмосфер, то переборка, отделяющая второй отсек от третьего, может не выдержать. Чтобы этого не случилось, было решено часть воздуха дать и в третий отсек (ступенчатое противодавление было новшеством на флоте). Повышать давление в третьем отсеке будут под наблюдением военфельдшера Значко, находящегося там.

Экипаж приступил к новому этапу спасательной операции. В ней участвуют все, кто находится в носовых отсеках, а у нас, в центральном посту, трюмные: под руководством Леднева они будут принимать в баллоны воздух.

В первом отсеке Дмитрий Крошкин - высокий, крепкий (совершенно не соответствует своей фамилии) - вскрывает горловины торпедных аппаратов, добирается до кормовой части торпеды, где расположены воздушные магистрали. Действует он энергично, но спокойно, без спешки. Каждое движение рассчитано точно. Несмотря на слабый свет, матрос уверенно манипулирует инструментами.

- Шланг! - коротко бросает он.

Александр Фомин уже присоединил медный шланг к лодочной магистрали и теперь по команде передает другой конец

Крошкину. Поджимается гайка, открывается кран, и сильное шипение возвещает, что воздух ринулся в опустошенные баллоны. Через некоторое время звук постепенно замирает давление сравнялось. Фомин перекрывает магистраль, а Крошкин начинает стравливать остатки сжатого воздуха в отсек.

Во втором отсеке трудится старшина 2-й статьи Александр Доможирский. Ему и его подчиненным труднее: торпеды частично в воде, приходится нырять под них. Но разве с этим можно считаться! В отсеке полумрак. А когда начали стравливать воздух, образовался туман - и уже совсем ничего не видно. Но торпедисты знают свое дело и, не снижая темпов, действуют на ощупь. Давление повышается, в ушах тяжелый шум, грудь сдавливает, дышать трудно... А торпеды, одна за другой, отдают свою потенциальную энергию, которая должна сыграть решающую роль в обеспечении всплытия подводной лодки. За работой торпедистов следит мичман Александр Пухов, опытный специалист, он дает указания, поправляет.

Из отсека в отсек переходит старший лейтенант Шапаренко. Распоряжается он спокойно, не суетится: подчиненным надо показать, что все делается так, как требует центральный пост, осуществляющий общий план всплытия лодки. Время от времени Михаил Матвеевич подходит к телефону, докладывает старшему инженеру-механику о ходе работ.

Старший акустик сообщает:

- С правого борта мотобот, периодически стопорит ход!

Движение судна "толчками" означает поиск подводной лодки или прочесывание района с профилактической целью. Последнее теперь более вероятно: мотобот идет под самым берегом и к нам не приближается.

- Прекратить работу, соблюдать тишину.

Шум винтов вскоре заглох, и экипаж возобновил подготовку лодки к всплытию. Правда, мотобот еще давал о себе знать, и всякий раз мы вынуждены были соблюдать тишину.

Но вот из последней торпеды перепущен и стравлен воздух. Закоченевший Доможирский уже не мог произнести ни слова, ни звука. Но его глаза излучают радость. Он высоко поднимает над головой правую руку с зажатым в ней торцевым ключом, как бы возвещая - боевое задание выполнено{29}.

Заработали водоотливные средства. Началась проверка многочасового, поистине титанического труда, совершенного тринадцатью. Решалась судьба экипажа и корабля - жизнь или смерть. Жизнь - это воздух, это свет, возвращение на Родину, встреча с друзьями, продолжение борьбы с ненавистным фашизмом. Смерть - медленная, мучительная, от удушья.

У открытой двери, ведущей во второй отсек, сгрудились бойцы старшего лейтенанта Шапаренко. Они с надеждой ожидали результата.

- А вода-то убывает! - одновременно воскликнули Матвейчук и Никаншин.

Да, край темной жидкости начал отступать. Зачарованными глазами смотрели тринадцать моряков, как плавающие предметы садятся на койки, механизмы. А вот показался и настил. До чего приятно ступать по твердой чистой палубе! И хотя в трюме, под настилом, вода еще оставалась, теперь не вызывало сомнений - ее откачка возможна. Об этом мы сообщили во все отсеки - экипаж воспрянул духом.

По телефону передали:

- Команде отдыхать!

Нам предстояло подождать часа три, чтобы всплывать под покровом ночи и незаметно оторваться от берега, занятого противником.

Наступил самый критический период. В пылу борьбы с невзгодами, находясь почти беспрерывно в движении, можно о многом забыть. Бездействие - куда хуже: в голову лезут тревожные мысли... Тем удивительнее выдержка и стойкость, проявленные экипажем. Люди пробыли в темном, сыром и холодном помещении длительное время, и никто не дрогнул. А наш жизнерадостный, никогда не унывающий Дмитрий Крошкин теперь уже был на верхней, неподмоченной койке. Он играл на гитаре и вполголоса пел веселую песенку про рыбака:

Такое знает он местечко,
Где рыбка здорово клюет.
И нечто вроде припева:
Довольно рыбки половили,
Пора и удочки смотать.

- Да и нам пора отсюда убираться, - вставил свое слово Саша Егоров.

Вокруг весельчака собрались друзья. Они слушали, подпевали.

- Прекратить пение! - поступил приказ из центрального поста.- Вблизи мотобот, прослушивает горизонт.

- У-у, проклятый фашист, не даст передохнуть, сволочь,- в сердцах выругался Хоботов.

Я еще раз проверил расчеты старшего инженера-механика. Беспокоило, что запас плавучести для всплытия получался минимальный. А может быть, что-то не учтено? Обжатие корпуса{30}, например, с пунктуальной точностью рассчитать невозможно. Не исключено также, что при всплытии пробоина

очистится от ила и через нее внутрь лодки начнет интенсивно поступать вода.

- Надо облегчить лодку, хотя бы немного,- говорю Горчакову.- А если откачать воду из минных труб?

- У нас и так будет солидный дифферент,- возражает Александр Николаевич,не всплывать же вертикально.

Мы задумываемся. В конце концов приходим к выводу: большой дифферент нам будет даже полезен. Ведь при дифференте 45-50 градусов средние цистерны главного балласта поднимутся на 20-30 метров, следовательно, из них можно будет выдавить больше воды{31}. Кроме того, всплывающая корма создает нарастающую инерцию, что позволит лодке оторваться от грунта.

Сделав перерасчеты, Горчаков доложил, что минные трубы достаточно осушить частично.

В центральном посту царит деловая обстановка. Внешне люди выглядят спокойными. Горчаков с карандашом в руке снова проверяет запасы сжатого воздуха. Новожилов сидит на разножке, записывая что-то в свой блокнот. Башкинов, склонившись над картой, рассчитывает курс предстоящего отхода. Леднев стоит у турбонасоса, ямочек на его щеках не видно: они появлялись только при радостных событиях.

Мой взгляд останавливается на старшине 2-й статьи Иване Николенко. Он пользуется на лодке всеобщим уважением. Электромоторы, управляемые старшиной, только что работали с невероятной перегрузкой. Но и теперь они готовы к действию. Николенко сидит на корточках и жадно, открытым ртом, глотает воздух. По его судорожно вздымающейся груди я подсчитываю число вдохов в минуту, получается 45 - многовато.

Да, дышать трудно. Процент кислорода в отсеках мизерный. Мы уже шестнадцать часов под водой, да еще три впереди. Может быть, дать кислород, пусть люди вздохнут? Нет, рисковать нельзя! Если всплыть нынче не удастся, нам придется еще сутки быть под водой, до следующей ночи. Как жаль, что на лодке нет заместителя по политчасти. Его слово и пример так нужны теперь людям.

Из пятого отсека обращается кок Алексей Ильюшин - просит разрешения прийти в центральный пост. Получив "добро", он приоткрывает дверь и просовывает голову:

- Может быть, кто-нибудь хочет поесть?

- А что у вас?

- Гречневая каша,- отвечает Ильюшин и расплывается в улыбке (о моей склонности к простой пище, особенно к гречневой каше, знали на лодке все).

- Несите.

Не успеваю взяться за ложку, как по отсекам шепотом передают: "Порядок! Командир "рубает" свою кашу".

Каша кашей, а мысли то и дело возвращаются к всплытию, к судьбе тринадцати, отлично выполнивших все задания. Каково им там в полутемных мрачных помещениях, продрогшим и усталым после десятичасовой борьбы? Старпом передал в носовые отсеки: разрешается использовать аварийный запас провизии.

Долго и томительно тянутся последние три часа перед всплытием. Наконец и они остаются позади. Кажется, все готово.

Электрики и трюмные приготовили механизмы к работе с максимальными перегрузками. В первом отсеке Матвейчук, Бабошин, Никаншин, Хоботов и помогавший им курсант Портнов разобрали трюмную помпу до винтика, прочистили ее, приготовили агрегат к действию.

Мы изыскиваем последние резервы воздуха. Приходит, в частности, мысль: нельзя ли использовать воздух, который стравливается во время работы механизмов?

- Какое давление показывает анероид? - спрашиваю я у Башкинова.

- Неизвестно - стрелка уперлась в ограничитель.

Было решено отсосать воздух из центрального поста и кормовых отсеков до нормального, атмосферного. Но тут выяснилось, что на большой глубине не работало охлаждение компрессоров. Для трюмных такой "ребус" оказался простым: не прошло и десяти минут, как механизмы заработали.

Результаты превзошли наши ожидания: в одной из групп баллонов давление удалось поднять с 35 до 90 атмосфер - неплохой добавок. Теперь все внутренние ресурсы мы использовали на сто процентов. Да и рубочный люк после всплытия откроется легко: давление в лодке будет равно наружному.

- Подводная лодка готова к всплытию,- доложил Горчаков.

Я приказал старпому составить новый артрасчет, так как командир отделения комендоров Острянко, да и командир БЧ-2-3 Шапаренко находились в носовых отсеках.

- Артрасчету после всплытия собраться в пятом, аккумуляторном, и быть наготове.

Перед всплытием обхожу кормовые отсеки. Хотелось еще раз убедиться в боевом настроении людей, в готовности техники.

Матросы и старшины, как всегда, дело свое знают, трудностей не боятся. В пятом отсеке отличился рулевой Владимир Митрофанов. Это он в разгар борьбы за живучесть сумел ликвидировать аварию - пропуск забортной воды через

водяную магистраль. Не сделай он этого, нам пришлось бы заниматься не только носовыми отсеками, но и пятым.

Короткий разговор состоялся с мотористами, задачу они свою понимали. Старшине группы мичману Никите Пукалову даю задание: запустить дизели в кратчайший срок и быстро поднять обороты до форсированного хода, а если потребуется дымзавеса, то создать максимальную дымность.

Старшина 2-й статьи Андрей Орлов, матросы Илья Певко, Дмитрий Соплин и Николай Федин не только обслуживают дизели, но и входят в артрасчет. Напоминаю им:

- Сразу же после всплытия может быть бой. Сражаться придется отчаянно, отступать нам некуда, снова погрузиться не сможем...

По глазам вижу: мотористы и артиллеристы готовы выполнить свой долг до конца.

В отсеке электриков встречаю парторга лодки главстаршину Алексея Карпенко. Он коротко сообщает: коммунисты не подведут, экипаж в целом уверен в успехе всплытия.

Мое внимание привлекает дифферентомер, сделанный инженером-механиком Мартыновым.

- Прибор в центральном посту не рассчитан на большой дифферент,- поясняет Мартынов,- поэтому мы разбили шкалу у своего до девяноста градусов.

Что ж, очень хорошо. Важно точнее произвести отсчет, когда лодка будет всплывать.

А вот и кормовой отсек. Лейтенант Апрелков и командир отделения минеров Величко четко понимают свои задачи.

В достоинствах членов экипажа я никогда не сомневался. На этот раз обход отсеков был особенно необходим: я ощутил в себе прилив новых сил. Надеюсь, он не прошел бесследно и для подчиненных.

Возвращаюсь в центральный пост. Акустик докладывает об отсутствии шумов кораблей, и мы приступаем к завершающему этапу спасения лодки. Надеваю реглан, поднимаюсь в боевую рубку.

- По местам стоять к всплытию!

Заработали помпы и турбонасос, осушая внутренние цистерны и минные трубы. Затем началась откачка воды из второго отсека. Моторы перегревались, не раз сгорали предохранители. Но тут же принимались нужные меры, и опять все гудело и дрожало. Постепенно дифферент перешел с кормы на нос.

- Уровень воды упал до настила! - докладывает Шапаренко.

Теперь пора продувать главный балласт. Звучит команда.

Леднев подскакивает к станции воздуха высокого давления, вращает маховики клапанов. Пронзительно шипит - воздушный поток понесся по трубопроводам в главные балластные цистерны, вытесняя из них воду. Корма заметно поднимается, наклон корпуса достигает 40-50 градусов, в то время как носовая часть остается неподвижной, будто прибитая ко дну. Но вот подъем замедляется. Это начинает тревожить. Нет, нельзя допустить угасания инерции всплытия! Ни на одно мгновение! Если движение вверх прекратится, лодка зависнет и затем опустится снова на дно.

- Оба электромотора средний назад!

- Полный назад!

Вращаются винты, корма снова ускоряет свой подъем, корпус принимает почти вертикальное положение... Лодка вздрагивает и отрывается от грунта.

- Стоп электромоторы!

Теперь я стою на передней стенке рубки и думаю: нам только и не хватало, чтобы перевернуться...

Скорость всплытия стремительно нарастает. Начинает отходить и дифферент; пройдя половину пути, лодка выравнивается и вылетает на поверхность на ровном киле.

Открываю люк, выскакиваю на мостик и осматриваюсь. Кораблей поблизости нет. Прямо перед нами чернеет берег.

- Правый малый вперед!

- Левый на борт!

- Товсь дизели!

Команды следовали одна за другой. Прочь от опасного района! Ночи короткие, мы совершенно беспомощны, погрузиться не можем, торпеды разоружены...

Лодка развертывается и ложится на курс отхода. Идем по магнитному компасу (гирокомпас вывернуло из-за большого дифферента). Через минуту запускаются дизели - молодцы мотористы!

Мы должны форсировать вражеское минное поле в надводном положении, это очень опасно. А идти надо, ведь другого пути нет.

Двигатели постепенно наращивают обороты, и мы все дальше и дальше уходим на север.

- Прямо по носу мина! - вскрикивает сигнальщик Митрофанов.

- Лево на борт!.. Право на борт!.. Ложиться на старый курс!

Подводную лодку рывком бросает влево, потом вправо, и белый кильватерный след прочерчивает в ночной мгле небольшой координат{32}. Мину обходим в пяти метрах от правого борта, с

мостика на нее смотрим молча, лишь Митрофанов бросает:

- Ну и здорова!

- Неужели бывают такие большие мины? - спрашивает лейтенант Иванов.

Вместо ответа я приглашаю лейтенанта вниз, в штурманский пост и уже там поясняю: обошли мы бочку, а не мину. Да, ту самую бочку, бридель которой издавал странные звуки, ударяясь по корпусу нашей лодки, когда она шла к берегу.

Зачем тут стоит бочка? Она показывает фарватер между минными полями противника. Фашистские корабли подходят к мысу Нордкин или мысу Слетнес, затем по известному им пеленгу следуют к бочке и далее беспрепятственно двигаются в море.

- Понятно,- говорит Иванов.

И он наносит на карту координаты бочки, прокладывает фарватер, которым пользуется враг.

Мы снова поднимаемся на мостик. Теперь минной опасности нет - дается отбой боевой тревоги.

- Может быть, разрешим команде выходить на мостик, как обычно - не более трех человек одновременно? - спрашивает старпом.

- Добро.

Желающих много. Каждому хочется глотнуть свежего воздуха и убедиться, что жизнь продолжается.

На мостике появляется мичман Леднев. Спрашиваю его:

- Сколько осталось сжатого воздуха после всплытия?

- Во всех баллонах пусто.

Выходит, мы поступили верно, создав резерв сжатого воздуха и откачав воду из минных труб.

Проходит время, и снизу докладывают об открытии двери переборки, отделяющей третий отсек от четвертого - центрального поста. Личный состав чувствует себя нормально. Вскоре представители третьего отсека появляются на мостике. Военфельдшер Значко докладывает, что после снятия давления каких-либо болезненных явлений не наблюдалось. Так оно и должно было быть: здесь давление повышалось немного, до 2-3 атмосфер, и условия обитаемости были благоприятными.

А вот из носовых отсеков приходят тревожные вести: у людей появились первые признаки кессонной болезни.

Что же там происходило?

При всплытии лодки, как я уже указывал, дифферент на нос резко возрастал.

- Все в первый отсек, и живо! Задраить дверь! - скомандовал старший лейтенант Шапаренко.

Это приказание было отдано своевременно: во втором отсеке началось невероятное. Вначале сдвинулись койки, потом заскользил по мокрой палубе опрокинутый стол, и к носовой переборке с грохотом полетело все, что размещалось в этом жилом помещении. Из трюма выплеснулась вода, бурным потоком она окатила груду обломков, взметнулась по переборке вверх и хлынула через торпедогрузочную горловину в первый отсек. Этого никто не ожидал. Но Крошкин и Бабошин все же успели, хотя и с трудом, захлопнуть крышку горловины и накинуть барашки.

Как только лодка оторвалась от грунта, дифферент стал отходить. Вскоре почувствовалась легкая качка, и все поняли: лодка всплыла. Начались дружеские объятия.

Но радость тринадцати оказалась непродолжительной. Огромное давление в носовых отсеках, равное пару в котлах{33}, начало быстро падать. Это явилось для нас неожиданным. Ведь отсеки были загерметизированы{34}. Правда, через какое-то время утечка воздуха резко уменьшилась. Давление стало 1,5-2 атмосферы. Очень важно, чтобы оно хоть теперь снижалось как можно медленнее.

Кессонная болезнь... Людей пронизывала страшная боль, особенно нестерпима она была в суставах ног и рук. Голова разрывалась на части, в глазах мутилось. Матросы и старшины один за другим, теряя сознание, безжизненно валились на палубу. На ногах удержались только трое: Пухов, Доможирский и Бабошин.

Георгий Бабошин - спортсмен, он выбрал правильный путь борьбы с недугом: превозмогая адскую боль, делал движения ногами, руками, туловищем и головой. Выполнял упражнения физзарядки. Матрос выстоял до конца. Ему хватило сил и выдержки для того, чтобы в течение трех часов постепенно снимать избыточное давление в аварийных отсеках. Вместе с Пуховым и Доможирским он успевал помогать ослабевшим товарищам, давал им вдыхать кислород, подбадривал их добрым словом, шуткой.

* * *

Подводная лодка все дальше и дальше отходит от берегов, занятых фашистами. Все опасности теперь кажутся позади. Но состояние тринадцати не дает нам покоя. Подходит время, когда двери носовых отсеков можно открыть. Дав указание вахтенному офицеру, я спускаюсь вниз.

Подхожу к переборке, отделяющей третий отсек от первых двух. Дверь еще не открыта. Что там, за этой крепкой броней? Как чувствуют себя матросы, выдержавшие ожесточенную схватку и

находящиеся вот уже 22 часа (из них 15 в аварийной обстановке) в наглухо задраенном помещении?

Замечаю движение кремальеры на двери. Угадываю слабость того, кто пытается привести механизм в действие. Берусь за рычаг и распахиваю дверь. Передо мной Бабошин. Успеваю подхватить матроса на руки, прижимаю его к груди и не совсем по-уставному спрашиваю:

- Ну как, дорогой? Жив?

Светло-карие глаза Бабошина кажутся мне большими-большими, лицо осунувшимся.

- Все в порядке! - отвечает матрос слабым, глухим голосом.

- Отведите в теплый отсек! - приказываю матросам, собравшимся у двери для помощи товарищам.

- Я сам,- говорит Жора (так ласково его называли в команде).

Придерживаясь за стенку, он начинает шагать. К нему пристраивается моторист Певко. Они идут в обнимку - два земляка-харьковчанина.

Появляются мичман Пухов и старшина 2-й статьи Доможирский, матросы подхватывают их на руки.

Захожу во второй отсек. Картина жуткая: разбросаны койки, настил, подушки, матрасы, личные вещи. Стол разбит в щепы. Все это последствия дифферента.

Вблизи носовой переборки лежат люди. Они неподвижны, но в них теплится жизнь.

- Прикажите перенести всех в теплые помещения. Раздеть, растереть спиртом и одеть в сухое,- обращаюсь я к старпому и военфельдшеру.

Экипаж проявил самую искреннюю заботу о тринадцати. Их встретили как героев, старались помочь, кто чем мог. Офицеры предоставили им свои каюты, но их у нас мало, поэтому основной состав был размещен в отсеках - сухих и теплых. Матросы и старшины отдавали товарищам сухое белье, одеяла, уступали лучшие койки.

Ну а уж когда военфельдшер начал растирать и массажировать пострадавших, помощников набежало хоть отбавляй. Конечно, это была не материнская ласка, но дружба, свойственная морякам. Тут шли в ход прибаутки, соленая шутка, подначка.

* * *

Экипаж самоотверженно трудится: пополняет запасы воздуха, приводит в боевое положение торпеды, наводит порядок в аккумуляторных ямах... И конечно же, ухаживает за больными. Они постепенно оживают, все, кроме одного: матрос Егоров не приходит в сознание. Он лежит в моей каюте. Я часто спускаюсь к

нему. Юноша тяжело дышит и мечется на узкой койке. Кладу свою холодную руку на его горячий лоб; не знаю, приносит ли это ему облегчение.

В носовые отсеки отправляется аварийная партия. В ее составе инженер-механик Мартынов, командир отделения трюмных старшина 2-й статьи Николай Шубин, матросы Константин Бакалов, Иван Поченков и Борис Егунов. Их обеспечивают старшина группы трюмных мичман Василий Леднев, трюмный Георгий Гринченко, электрики Николай Лунин и Илья Комаров, находящиеся в центральном посту. Общее руководство осуществляет старший инженер-механик.

Аварийная партия наводит во втором отсеке должный порядок, а затем задраивает переборку, надувает помещение воздухом высокого давления и приступает к ликвидации течи. В условиях небольшой глубины задача эта оказалась не такой уж сложной. Примерно через час корпус лодки был герметизирован, и ни одна капля воды внутрь не просачивалась.

Проходит день, и снова наступает короткая ночь. Лодка полным ходом спешит в базу.

После тревог и волнений не мешало бы отдохнуть, а сна нет и нет. Прикидываю в уме схему отчета о боевом походе. У нас на бригаде сложился такой порядок: комбриг собирает командиров лодок на совещание, и командир, вернувшийся из похода, докладывает о своих действиях, о боевых столкновениях лодки с противником. Участники совещания чувствуют себя равными, свободно обсуждают вопросы тактики, делают критические замечания, разбирают возможные варианты выхода в атаку или уклонения от противолодочных сил. Польза таких совещаний очевидна. Не сомневаюсь, что и наш опыт борьбы за живучесть представит интерес.

Прежде всего, думал я, необходимо сказать, что экипаж "Л-20" выдержал беспрецедентный в истории подводного плавания экзамен. Не было случая, чтобы подводная лодка могла самостоятельно всплыть, выйти из крайне тяжелого положения, в каком оказались мы. Нечто похожее произошло с английской лодкой "Тетис", имевшей примерно такое же водоизмещение. На ней оказались затопленными тоже два носовых отсека. Но она затонула еще до войны, в мирное время, на глубине всего лишь 40- 45 метров, и ей оказывали помощь многочисленные силы и средства флота. И все же "Тетис" спасти не удалось - она погибла почти со всем экипажем (из ста трех человек спаслись только четыре, они вышли с кислородными приборами через спасательную камеру и всплыли на поверхность){35}. У нас же все оказалось во всех отношениях сложнее и тяжелее, и самой

страшной, труднопреодолимой была глубина, превышающая предельную. Да и все прочие условия несравнимы: поблизости чужие берега, рядом атакующий противник, невозможность сообщить командованию о помощи.

Пережитые нами события живо стоят перед глазами, и мне ясно, как я доложу о них на совещании. А вот о выходах надо подумать. Они представляются примерно так.

Во-первых, большую роль в нашем успехе сыграла добротность ладно скроенного подводного заградителя - выдержали корпус, переборки, механизмы, работавшие с большими перегрузками. Кстати, ведь пробитым оказался не корпус, а обтекатель гидролокатора. Как тут не помянуть добрым словом советских кораблестроителей! А двигатели? После невероятно большого дифферента (сооруженный Мартыновым прибор показал свыше 80 градусов, расчеты, произведенные потом, подтвердили это) дизели удалось запустить сразу же, как лодка всплыла, и сейчас, вторые сутки, они работают на предельных оборотах. Отличное испытание при таком дифференте прошла и аккумуляторная батарея. Правда, электролит пролился, но это закономерно. Важно, что не возник пожар. Не появились и ядовитые пары хлора, которые выделяются при соединении электролита с морской водой. Тут заслуга электриков - в аккумуляторных ямах было чисто, и ни единой капли воды туда не попало.

Агрегаты, аппаратура, приборы также показали себя с наилучшей стороны. Взять хотя бы телефонную связь. Она поддерживалась между центральным постом и первым отсеком беспрерывно, несмотря на тяжелейшие условия: кабели и аппаратура находились в воде, под большим давлением. Окажись связь нарушенной, и нам пришлось бы перейти на перестукивание, а это могло привлечь внимание противника.

Крепкий корабль, надежная работа его двигателей, механизмов и приборов положительно влияли на моральный и психологический настрой команды. Люди на таком корабле чувствовали себя уверенно.

Во-вторых, только благодаря высокой квалификации всех членов экипажа мы могли разрешить все сложные задачи - как на плаву, так и на грунте. Учения, приближенные к условиям боя, настойчивые тренировки, физическая закалка - все это целиком себя оправдало. Теперь мы пожинали плоды своих трудов.

В-третьих, я вправе восхищаться моральным духом экипажа. Его несгибаемая стойкость и упорство в достижении цели явились тем ключом, который открыл нам путь к победе.

На лодке отличились все. Без тринадцати, совершивших

беспримерный подвиг, экипаж не смог бы ничего сделать. Но и без экипажа в целом, без его невероятных усилий и мужества люди носовых отсеков, какими бы они ни были отважными, оказались бы в своих помещениях замурованными навечно. Каждый матрос, старшина или офицер с полной отдачей выполняли свои обязанности. Как командир лодки, с уверенностью скажу: окажись в носовых отсеках другие бойцы, они поступили бы точно так, как те тринадцать.

* * *

Лодка входит в свою родную гавань. Над притихшими берегами гремят два победных выстрела. На пирсе много встречающих. Вглядываюсь в командующего флотом вице-адмирала Головко. На его лице серьезная сосредоточенность. Он уже знает, что на борту лодки имеются тяжелобольные (об этом я доложил краткой радиограммой), но что у нас случилось, мог только догадываться.

Но вот мы ошвартовались. Схожу с корабля и докладываю командующему.

С лодки выносят больных, и санитарные машины, одна за другой, исчезают с территории базы.

На другой день в госпитале умер Саша Егоров - организм молодого матроса все же не выдержал. Орден Отечественной войны I степени, которым он был награжден посмертно, мы отослали с письмом его родителям.

* * *

Кладбище... Кругом пустынно и тоскливо, под ногами чахлая трава, крупные камни покрыты мхом и лишайником. В ущелье заунывно поет осенний ветер.

Скупо, но страстно, от всего сердца, звучат слова:

- Не забудем... Отомстим за тебя...

Гроб медленно опускается в могилу, раздается сухая дробь винтовочного залпа.

- Прощай, наш юный друг, не знавший страха!

* * *

Война продолжалась. Плечом к плечу с рабочими наш экипаж, пополненный матросами и старшинами (больные оставались в госпитале), ремонтировал корабль. Командиром БЧ-2-3 теперь был назначен лейтенант Апрелков, а на его место прибыл лейтенант Васильев.

Командующий флотом от имени Президиума Верховного Совета СССР наградил орденом Красного Знамени старшего лейтенанта Шапаренко, мичмана Пухова, старшин Острянко, Доможирского и Чижевского, курсанта Портнова, матросов Бабошина, Никаншина, Крошкина, Хоботова, Фомина и

Матвейчука. Орденом Красного Знамени были награждены также старший инженер-механик Горчаков и я.

После глубоководных испытаний подводная лодка была приведена в боевую готовность. Вскоре мы снова вышли в море.

И. Колышкин. Атаки североморцев

Иван Александрович Колышкин, контр-адмирал, Герой Советского Союза. В годы Великой Отечественной войны командовал на Северном флоте дивизионом, а затем бригадой подводных лодок.

Вторая половина сентября 1941 года. Гитлеровцы, потерпев неудачу в июльском наступлении, пытаются наступать снова. Ожесточенные бои идут в районе Западной Лицы. Снова наши войска несут немалые потери, и снова плечом к плечу с бойцами 14-й армии сражаются морские отряды. Упругая сила нашего сопротивления, на которую натолкнулись гитлеровцы с первых дней войны на Севере, не ослабевает. Наоборот, она продолжает расти. Кажется, сами фашисты усомнились в возможности выполнить стоящую перед ними задачу. Во всяком случае, до нас дошли сведения: командующий горноегерским корпусом генерал Дитл донес высшему командованию, что для захвата Мурманска необходимо значительно увеличить количество войск. Такое умонастроение противника не может не сказаться на его моральном духе. А нам, разумеется, это лишь на руку. Дитл просит командование и об усилении прикрытия фланга армии со стороны моря. Неприятельский флот на нашем театре сейчас насчитывает около пятидесяти вымпелов. В их числе вспомогательный крейсер, восемь эсминцев и шесть больших подводных лодок. Видимо, немцы чувствуют: этих сил недостаточно. Убедились, что наши корабли способны на большее, чем держаться на воде и не тонуть. И это их сильно беспокоит.

Теперь уже точно установлено, что фашисты снабжают свои сухопутные войска по морю, проложив коммуникации вокруг Скандинавии. Известно и то, что они интенсивно вывозят никелевую руду с севера Норвегии и Финляндии. А отсюда с еще большей очевидностью вытекает одна из главных задач Северного флота: вести беспощадную борьбу на вражеских коммуникациях. И решать эту задачу должны мы, подводники. Других сил и средств для этого сейчас просто нет: и авиация, и торпедные катера пока слишком малочисленны, чтобы на них можно было рассчитывать всерьез. А у надводного флота по горло своих дел. К его прежним задачам прибавилась новая и, как видно, первостепенная: участие в проводке союзных конвоев, которые уже начали приходить в Архангельск. Иными словами, он

прикрывает наши собственные внешние коммуникации.

* * *

Вечером 19 сентября, после похода на "М-171", я сидел в своей "каюте" на береговой базе и перечитывал груду приказов, накопившихся в мое отсутствие. В Полярном в эти дни было относительно тихо. Погода все больше стояла нелетная, и неприятельские самолеты появлялись редко.

Вдруг над бухтой прогремел орудийный выстрел. Я было не обратил на него внимания, но, глянув в окно, увидел, что люди из столовой не идут, как обычно, а бегут. В чем дело? Тревога? Но почему ее не объявили?

Я сдал писарю все документы и поспешил на улицу, чтобы выяснить, в чем дело. Навстречу мне попался командир "Щ-402" Столбов.

- Что за переполох? --спросил я Николая Гурьевича.- Кто там стреляет?

- Это "К-2" учудила,- объяснил он.- С моря они вернулись и решили холостым из "сотки" отсалютовать - в том смысле, значит, что транспорт потопили. Там на пирсе командующий их встречает.

В тот миг я и не предполагал, что выстрел над бухтой положит начало новой морской традиции.

Что же предшествовало знаменательному выстрелу?

"Катюша" эта была северянкой с годичным стажем.

Вместе со своей сестрой "К-1" она прибыла к нам в 40-м году с Балтики. Командовал ею капитан 3 ранга Василий Прокофьевич Уткин, личность во многом примечательная. Среди друзей его называли Васей-помором. И действительно, Уткин - уроженец Архангельска - происходил из старой поморской семьи. Плавать на торговых судах он начал чуть ли не с мальчишеских лет. Окончил мореходное училище. А потом его судьба сложилась как и у многих штурманов дальнего плавания и капитанов, призванных на военную службу в период бурного строительства подводного флота.

В ту пору подводные силы испытывали острый недостаток в командных кадрах. И не мудрено. Построить корабль можно куда быстрее, чем вырастить командира. Путь к командованию лодкой, а тем более большой или средней, отнюдь не короток. Три-четыре года обучения в военно-морском училище. Четыре-пять лет службы в разных должностях на лодке. За это время накапливается морской, подводный, командирский и простой житейский опыт, так необходимый для командования кораблем. Да еще дополнительная учеба по повышению квалификации...

Как сократить этот общепринятый путь командирского

становления подводника? Ведь лодки одна за другой сходили со стапелей, а вслед за ними закладывались новые. Ждать было некогда. И одно из решений проблемы сводилось к призыву из Совторгфлота штурманов и капитанов - бывалых морских волков. После двухгодичного обучения по специальной программе их назначали помощниками командиров, а потом, в зависимости от успехов, и командирами лодок. Если не считать некоторых неизбежных "издержек производства", эта вынужденная мера вполне себя оправдала. Из бывших капитанов выросла целая плеяда прекрасных командиров-подводников, всей душой полюбивших военный флот и свою новую профессию. К их числу и принадлежал Василий Уткин.

Перед самой войной у него обнаружили туберкулез. Врачи потребовали перевести его на берег. Но Вася-помор категорически заявил:

- Никуда я с лодки не уйду. Какое ж то лечение без морского воздуха? Поплаваю, тресочкой свежей попитаюсь - вся хворь уйдет.

Сырую треску, к слову сказать, он умел есть замечательно, по-поморски: кусал от большого куска, отрезая острейшим ножом перед самыми губами...

И Василий Прокофьевич сумел добиться своего: командование оставило его на лодке. О лучшем командире для "К-2" было грешно мечтать. Северный театр был для него открытой книгой. Свою "катюшу" он знал до тонкостей. Управлением корабля овладел в совершенстве. Экипаж относился к своему командиру с глубоким уважением.

На подводные крейсера возлагались большие надежды. И Уткину не терпелось показать, на что способен этот превосходный корабль в умелых руках.

Однако первый поход не принес "катюше" успеха. Уткин настойчиво искал вражеские корабли, несколько раз стрелял по ним торпедами, но попаданий не достиг. С тем большим нетерпением ожидали подводники второго боевого похода. Лодка вышла в море 7 сентября.

Для нас, подводников, этот поход "К-2" имел особое значение. За три месяца войны это был первый случай артиллерийской атаки неприятельского судна подводной лодкой. Не имели такого опыта ни черноморцы, ни балтийцы. Конечно, мы учились использовать артиллерию подводных кораблей и по морским и по воздушным целям - ведь не зря же на лодках стояли пушки. Но насколько эффективным может оказаться артиллерийский бой - об этом лишь строили предположения. Магомед Гаджиев первым среди нас показал пример тактически обоснованного применения

лодочной артиллерии.

* * *

Вечером 8 июля 1942 года Совинформбюро сообщило: "В Баренцевом море одна из наших подводных лодок атаковала новейший немецкий линкор "Тирпиц", попала в него двумя торпедами и нанесла линкору серьезные повреждения".

Всего пять скупых газетных строк. Но нам, североморцам, они говорили очень о многом.

У нас, на Севере, после весенних боев на сухопутье вновь наступило затишье. Зато на море фашисты заметно активизировались. В северных портах Норвегии скапливались крупные корабельные силы: эскадра в составе линейного корабля "Тирпиц", "карманных" линкоров "Адмирал Шеер" и "Лютцов", тяжелого крейсера "Адмирал Хиппер", легких крейсеров "Кёльн" и "Нюрнберг" и свыше десятка эсминцев, флотилия миноносцев, до тридцати сторожевых кораблей и тральщиков. Количество подводных лодок возросло до сорока, а морских бомбардировщиков и торпедоносцев - до трехсот. И вся эта армада была нацелена на наши внешние коммуникации. Усилилась и противолодочная оборона гитлеровцев - это мы уже почувствовали на себе.

К трем нашим боевым потерям прибавилось еще две. В конце июня вышли в море и не вернулись "М-176" и "Д-3". Совсем недавно все мы восхищались героической "малюткой" Бондаревича, одержавшей замечательную победу в подводном поединке. Трудно поверить, что отважного экипажа нет в живых. Не менее трудно свыкнуться с мыслью, что больше никогда не увидим мы и славную команду североморской "старушки" "Д-3" - первого на флоте гвардейского и Краснознаменного корабля. А ведь это был, без преувеличения, лучший экипаж бригады: все до единого коммунисты, все до единого - великолепные мастера своего дела...

Но, понятно, наибольшая доля потерь выпадает на союзные конвои. И не всегда только потому, что противник стал сильнее и энергичнее...

Особенно показательна в этом отношении история конвоя PQ-17. И хотя она достаточно широко освещена в нашей военно-морской литературе, не остановиться на ней нельзя.

Конвой под этим условным наименованием вышел из Исландии 27 июня. Он состоял из тридцати четырех транспортов под флагами Советского Союза, США, Великобритании и Панамы и двадцати одного корабля эскорта. Кроме того, проводка конвоя обеспечивалась двумя мощными группами прикрытия из состава американского и английского флотов. В группу ближнего

прикрытия входили крейсера "Лондон", "Нордфолк", "Уичита" и "Тускалуза", в группу дальнего прикрытия - авианосец "Викториес", линкоры "Дюк оф Йорк" и "Вашингтон", крейсера "Кумберленд" и "Нигерия" и девять эсминцев. Этого прикрытия было вполне достаточно, чтобы вести победный бой с северной эскадрой немцев.

В таком сопровождении конвою предстояло следовать до меридиана острова Медвежьего. Дальше начиналась, наша операционная зона, и в охранение вступали корабли Северного флота.

Флот деятельно готовился к выполнению этой задачи. Как всегда, на дальних рубежах были развернуты подводные лодки для действий против надводных кораблей противника, которые могли напасть на конвой. Но еще до того, как караван достиг нашей зоны, начались события, о которых нашим союзникам до сих пор неприятно вспоминать.

4 июля, около трех часов ночи, первая волна немецких самолетов-торпедоносцев обрушилась на конвой. В результате массированных, но не очень искусных атак торпедирован был всего лишь один транспорт. Его, видимо, не составляло большого труда спасти. Но это было связано с риском, а команда судна вовсе не хотела испытывать свою судьбу. Кроме того, британское адмиралтейство вообще считало за благо добивать поврежденные суда, чтобы не снижать скорости конвоя и не подвергать его тем самым лишней опасности от самолетов и подводных лодок. Союзников не слишком обременяла забота о том, чтобы все отправленные в Советский Союз грузы дошли по назначению.

Итак, команда с торпедированного транспорта была снята, а само судно уничтожено кораблями охранения.

Около 18 часов 30 минут воздушный налет на конвой повторился. Было отмечено двадцать четыре атакующих торпедоносца. Снова результат атаки оказался довольно скромным. Повреждения получили два союзных транспорта и советский теплоход "Азербайджан". Как и в предыдущем случае, первые два судна были добиты эскортирующими кораблями. Моряки же "Азербайджана" заделали пробоины, погасили пожар, и теплоход снова занял свое место в походном ордере.

Тем временем на перехват конвоя уже спешила немецкая эскадра: "Тирпиц", "Адмирал Шеер" и сопровождавшие их эсминцы. Разведка англичан установила, что крупные корабли противника покинули свои норвежские базы. Эти данные поступили в адмиралтейство. Там, оценив полученную информацию, приняли решение, продиктованное отнюдь не заботой о безопасности конвоя и не соображениями воинской

чести. В 23 часа командир конвоя получил из адмиралтейства приказ: эсминцам из состава эскорта отправиться на усиление прикрытия авианосной группы, а транспортам рассредоточиться и самостоятельно, по способностям следовать в советские порты.

Так, не достигнув нашей операционной зоны, конвой распался. Причем командование Северного флота даже не было поставлено в известность об этом более чем странном решении и поэтому не смогло принять своевременных мер для охраны беззащитного каравана.

Две группы транспортов двинулись к Новой Земле. Другие суда в одиночку пытались достичь Кольского залива и горла Белого моря. Но это была попытка со слабыми средствами. Фашистские подводные лодки и самолеты начали легкую охоту за беспомощными судами. И очень многие из них так и не закончили этого трагического рейса.

Какой военной целесообразностью было вызвано решение английского морского командования? Откровенной боязнью понести потери в корабельном составе от фашистской эскадры? Или стремлением создать наибольшее превосходство в силах любой ценой, в том числе и ценой конвоя, судьба которого, по-видимому, была глубоко безразлична лордам адмиралтейства? Или, наконец, конвой во всей этой истории был заранее обреченной приманкой для немецкой эскадры, которую англичане намеревались завлечь подальше в море и атаковать превосходящими силами?

Гадать на этот счет бесполезно, не зная истинных тайных пружин, приводивших в движение британскую штабную мысль. Пролить свет на это могли бы действия англичан, случись боевое соприкосновение фашистской эскадры с беззащитным караваном. Но этого не произошло.

Вице-адмирал из ФРГ Фридрих Руге, бывший контрадмирал гитлеровского флота, в своей обстоятельной, но крайне тенденциозной работе "Война на море. 1939-1945" как бы мимоходом сообщает: "Примечательно, насколько сильным оказалось действие одной лишь вести о появлении этих немецких кораблей ("Тирпиц", "Адмирал Шеер" и восемь эсминцев.-И. К.). В действительности же они очень быстро вернулись на свою базу, ибо местонахождение британского авианосца не было точно установлено и вследствие этого собственная авиация не имела возможностей для атаки. По приказу Гитлера надводным кораблям разрешалось вступать в бой только после того, как авианосец будет выведен из строя".

Но Фридрих Руге вовсе не желает точно следовать фактам, которые ему по понятным причинам не доставляет удовольствия

вспоминать. А в действительности факты таковы.

5 июля плававшая в районе острова Ингё подводная лодка "К-21" получила радиограмму командующего флотом, в которой сообщалось о том, что фашистская эскадра находится в море. Приказывалось найти ее и решительно атаковать.

Лунин уже давненько покинул базу - "К-21" вышла из Полярного 18 июня. Плавание было трудным: немеркнущий полярный день, штилевое море и самолеты, то и дело выныривающие из-за облаков. На второй день похода один из таких самолетов доставил лодке немало неприятностей. Вахтенный командир лейтенант Мартынов замешкался со срочным погружением, и две бомбы легли метрах в тридцати от борта "К-21", а пулеметная очередь хлестнула по легкому корпусу.

Дифферентовка лодки оказалась нарушенной. В первую уравнительную и в цистерну быстрого погружения стала проникать вода. Впору было возвращаться в базу. Но никто и думать не хотел о таком бесславном окончании похода. И механик Владимир Юльевич Браман, как это бывало не раз, нашел выход из крайне затруднительного положения. Он предложил заполнить обе поврежденные цистерны водой, одновременно осушив один носовой торпедный аппарат и добавив за счет этого воды в носовую дифферентную цистерну. Лодка после этого стала послушно плавать на глубине.

Поиск вражеских конвоев не дал результатов. 27 июня Лунин получил приказание занять новую позицию в порядке развертывания для прикрытия PQ-17. Здесь его и застало сообщение о выходе в море немецкой эскадры.

Лодка зарядила батареи и, погрузившись в 16.06, начала поиск, следуя курсом 182 градуса. В 16.33 гидроакустик Сметанин услышал справа по носу шум винтов кораблей. Лунин приказал лечь на курс сближения и приготовить все торпедные аппараты к выстрелу. В 17.12 в перископ были обнаружены два эсминца, идущие строем уступа,- головное охранение эскадры. Через шесть минут показались мачты больших кораблей. Еще пять минут - и стало возможно опознать "Тирпица" и "Адмирала Шеера". Их окружали эсминцы.

Лунин выбрал главной целью атаки линкор.

"Тирпиц" был новейшим германским кораблем. Он вступил в строй в 1941 году. Его артиллерийская мощь внушала уважение: восемь 381-миллиметровых орудий главного калибра, двенадцать 150-миллиметровых, шестнадцать 105-миллиметровых и шестнадцать 37-миллиметровых пушек. Свои пятьдесят две тысячи шестьсот тонн полного водоизмещения он мог нести со скоростью тридцать узлов.

Робость, которую испытывали англичане перед этим опасным противником, можно было понять. Какой-нибудь год назад они, имея многократное превосходство, охотились в Северной Атлантике за однотипным с "Тирпицем" "Бисмарком". Крупнейший английский линейный крейсер "Худ", вступив в артиллерийскую дуэль с грозным соперником, получил на пятой минуте боя прямое попадание в погреб с боезапасом и, развороченный чудовищным взрывом, скрылся в волнах. Жестокие повреждения нанес "Бисмарк" и "Принцу Уэльскому". А сам он потонул после многих морских и воздушных атак, получив попадания нескольких десятков тяжелых снарядов и полдюжины торпед.

"Тирпиц" приходился "Бисмарку" братом-близнецом. И Николай Александрович Лунин вполне отдавал себе отчет, что даже самым успешным залпом едва ли отправит его на дно. Но повредить "Тирпиц", вывести его из строя значило уберечь союзный конвой от страшной угрозы. Мало того, это значило надолго лишить надводные силы гитлеровцев на Севере их ядра и тем самым до некоторой степени изменить всю ситуацию на театре. Потому-то решение Лунина атаковать линкор было абсолютно правильным.

Для уверенного залпа по "Тирпицу" требовалось прорвать охранение, поднырнув под эсминцы. И Лунин начал маневрировать, выходя в атаку. Эскадра шла противолодочным зигзагом, поэтому надо было систематически наблюдать за ее движением. Несмотря на риск быть обнаруженным, Николай Александрович пятнадцать раз поднимал перископ, подправляя после этого свой курс.

В 17.36 корабли повернули на 90 градусов влево. "К-21" оказалась на контркурсе с линкором. Лунин начал ворочать вправо, чтобы лечь на боевой курс и выпустить по "Тирпицу" носовой залп.

Напряжение на лодке достигло предела. Каждый понимал значение происходящего. Еще никому из североморцев не приходилось прорывать столь мощного охранения, а стало быть, и подвергаться столь большой опасности. Никому не доводилось выходить в атаку на такой крупный боевой корабль. Все в этой обстановке было новым, необычным. И людям с трудом верилось, что все протекает вот так запросто, вполне благополучно.

Курсовой угол "Тирпица" достиг 55 градусов. До залпа оставалось три минуты. "Скорей бы, скорей бы..." - стучали сердца подводников. Но тут, приподняв перископ. Лунин изменился в лице. К рею линкора легко взлетели сигнальные флаги - хорошо, что профессионально натренированный глаз командира сумел

запечатлеть эту как будто бы незначительную деталь. Флажное сочетание означало: очередной поворот на новый курс. Но на какой?

- Лишь бы не влево! - пробормотал Николай Александрович. Поворот влево мог сорвать всю атаку. Снова приподнял он перископ и не сумел сдержать улыбки. Эскадра повернула вправо. Возможность атаковать не была потеряна. Но курсовой угол линкора, хотя корабль и приблизился к лодке, стал очень острым - градусов 5-7. При таком курсовом угле цели стрельба не могла быть успешной. Начинать длительный маневр для выхода в новую точку залпа Лунин не рискнул - ведь эскадра могла снова начать поворот. Он решил изменить взаиморасположение кораблей кратчайшим путем, приведя линкор на кормовой залп. Правда, в корме было четыре, а не шесть, как в носу, аппарата, но обстоятельства вынуждали идти на этот тактический проигрыш.

В 18.01 с дистанции семнадцати кабельтовых лодка выпустила по "Тирпицу" четыре торпеды с интервалом в четыре секунды. Тут же Лунин увел лодку в сторону и на глубину. Над головой молотили винтами воду миноносцы - их шум хорошо слышал гидроакустик.

Через 2 минуты 15 секунд во всех отсеках лодки хорошо различили два взрыва. Вздох облегчения вырвался у людей.

Охранение не обнаружило лодку после атаки. Лишь спустя шестнадцать минут где-то в стороне трижды раздался глухой протяжный грохот.

Когда в 19.09 "К-21" всплыла под перископ, горизонт был чист. Лунин приказал старшине радистов Горбунову передать командованию донесение об атаке "Тирпица".

На следующие сутки наша разведывательная авиация обнаружила эскадру у норвежских берегов. Она возвращалась домой, отказавшись от попытки нанести удар по конвою. Вскоре "Тирпиц", по разведданным англичан, был поставлен в ремонт.

Что же касается Лунина, то его воинский подвиг неоспорим. Мастерски прорывал он охранение, мастерски маневрировал, идя с расчетливым риском навстречу смертельной опасности. "К-21" сделала то, что не решились или не захотели сделать англичане: она стала на пути главных сил противника, чтобы заставить их повернуть назад и тем самым спасти от окончательного разгрома конвой PQ-17. Наш союзник, обычно столь щепетильный в вопросах морской чести, оказался явно не на высоте. Ведь защита охраняемых всеми силами и мерами транспортов составляет суть любой конвойной операции. И решение бросить без боя транспорты на произвол судьбы трудно назвать мягче, чем недобросовестное, независимо от мотивов, которыми оно было

продиктовано.

Атаку Лунина тщательнейшим образом разобрало командование бригады. Действия его были признаны вполне правильными, отвечающими обстановке. Все мы отдали должную дань его беззаветной боевой дерзости и изумительной выдержке качествам, которые проявил он в этом трудном бою. А "К-21" вскоре после этого стала Краснознаменной.

* * *

В операции по прикрытию PQ-17 участвовали многие лодки. Выходил и я с Видяевым на "Щ-422".

Тут, видимо, требуется пояснить, как Видяев стал командиром четыреста двадцать второй "щуки".

В июне, возвратившись из похода с Шуйским, я с изумлением узнал, что, пока мы были в море, Малышева отстранили от командования лодкой.

До сих пор мне нелегко отдать себе отчет, что случилось с этим командиром. В январском походе он, по моим наблюдениям, без опаски вел поиск и атаки, не проявлял растерянности, когда лодка камнем летела вниз под аккомпанемент взрывов глубинных бомб.

Но после Малышев несколько раз выходил в море и возвращался с неизрасходованными торпедами, хотя, вероятно, израсходовать он их мог "Щ-422" имела встречи с противником. Комиссар лодки старший политрук Дубик, превосходно знавший командира, не мог отрицать, что его действия при встречах с врагом носили печать чрезмерной, труднообъяснимой осторожности.

В июне Малышев вышел в море с новым комиссаром - старшим политруком Табенкиным. Через несколько дней Табенкин дал радиограмму в базу с просьбой отозвать лодку. У командира явно ничего не клеилось.

Как объяснить все случившееся? Возможно, январский поход с его свирепыми бомбежками, а затем гибель нескольких лодок морально надломили этого недостаточно твердого человека.

Впечатление, которое произвели на подводников первые боевые потери, не следует преуменьшать. Однако подавляющее большинство командиров и краснофлотцев сумело овладеть своими чувствами, и неудивительно, что в крупном коллективе все же оказался человек, который так и не смог пережить потрясения...

Так Видяев, числившийся после гибели "Щ-421" в резерве и тосковавший по морю на бесчисленных дежурствах по бригаде, вновь получил корабль.

Мы вышли из Полярного 6 июля, после лунинской атаки по

"Тирпицу", когда задачи, поставленные перед подводниками, были, по сути дела, исчерпаны. Поэтому поход оказался безрезультатным. Встреч с боевыми кораблями мы не имели. Зато самолеты досаждали нам изрядно. То и дело приходилось срочно погружаться, чтобы избежать атак с воздуха.

За время плавания случился лишь один достойный упоминания эпизод.

Лодка шла в надводном положении. Погода и видимость не затрудняли наблюдения. Обстановка на море была вполне спокойной. Вдруг вахтенный командир крикнул с мостика:

- Внизу! Доложите комдиву и командиру лодки: просьба выйти наверх!

Эта "просьба" на флоте носит весьма категоричный характер. Дело в том, что Корабельный устав предусматривает единственную формулу вызова командира на мостик: "Просьба выйти наверх". Понятно, пользуются ею не для того, чтобы пригласить командира полюбоваться красивым пейзажем. "Просьба выйти наверх" это значит, что вахтенный командир или не может самостоятельно разобраться в обстановке, или не в силах предотвратить неминуемую гибель корабля. В любом случае слова вызова остаются одни и те же. Только интонация может быть разной. И командир, конечно, по такой "просьбе" пулей вылетает наверх, не ожидая ничего хорошего.

Мы с Видяевым мигом оказались на мостике.

- Товарищ комдив,- взволнованно сообщил вахтенный командир,- справа на курсовом девяносто, кабельтовых в десяти, всплыла "малютка" и сразу же погрузилась.

- "Малютка" в Норвежском море? - усомнился я.- Да как она могла сюда дойти? Вам не показалось?

- Нет, нет, точно. Она продула среднюю, потом опять заполнила ее. Даже фонтан виден был!

В это время сигнальщик доложил, что справа на курсовом сорок пять снова всплывает загадочная лодка. Понаблюдав за ней, я опознал ее тип. Эта "подводная лодка" была самым натуральным... китом. До сих пор мы не встречали этих гигантов в Норвежском море. Нам приходилось иметь дело только с их мелкими двоюродными родственниками - касатками.

С интересом наблюдали мы за резвящимся китом. Он то нырял, то снова всплывал. Потом живая субмарина прибавила ходу и, обогнав нас, скрылась из глаз.

Китов в этом походе мы встречали еще несколько раз - видно, их стадо случайно забрело сюда. Но никто больше не путал их с подводными лодками.

В базу мы возвратились, проплавав двадцать одни сутки.

Федор Алексеевич очень органично вошел в экипаж "Щ-422". Он быстро стал командиром не только по должности, но и по сути. По должности-то все просто: подписан приказ, и дело с концом. Но ведь бывает и так. Человек получил назначение, вступил в командование кораблем, а с экипажем он чужой. Глядишь, он и дело свое знает, и к беспорядку непримирим, а не уважают его моряки, не любят. Такое обычно случается с людьми эгоистичными, несправедливыми, черствыми.

Конечно, и при таком командире служба пойдет своим чередом. И его приказания будут выполняться пунктуально, но энтузиазма, так необходимого в военном деле, от моряков не жди. Они не вложат в работу свою душу.

Другое дело - командир искренне внимательный к подчиненным, близко принимающий к сердцу все их интересы. Видяев как раз обладал этими качествами вполне. Его требовательность и строгость, граничащая с настоящей суровостью, когда дело касалось службы, не заслоняли душевной щедрости. Люди почувствовали это при первом же знакомстве. И авторитет Видяева сразу стал высок.

Хотя первый поход Федора Алексеевича на новом корабле и не принес результатов, вины его в том не было. В море он действовал расчетливо и грамотно. А мастерство в атаке он продемонстрировал еще на "Щ-421". Поэтому в следующий, августовский поход он отправился один, без обеспечивающего. В этом плавании Видяев подтвердил, что не зря его считают вполне зрелым командиром. Выполненные им атаки заслуживали внимания.

Во время первой из них на лодке заклинило горизонтальные рули. Создался большой дифферент. Лодка ушла на глубину, с которой пользоваться перископом нельзя. Дифферент удалось выровнять, но подвсплывать уже было некогда - до прихода в точку залпа оставались считанные секунды. И тогда Видяев решился на то, на что пошел бы не каждый: стрелять с глубины пятнадцать метров вслепую, по расчету времени.

С дистанции, которая по этому расчету составляла одиннадцать кабельтовых, он выпустил четыре торпеды с интервалом в семь секунд. В ответ прогремело три взрыва. Но результатов атаки установить не удалось. Транспорты и корабли в конвое, по которому был дан залп, шли очень плотно, перекрывая друг друга. Оставалось гадать: одну, две или три цели поразили торпеды.

Случилось это 23 августа у мыса Кибергнес.

На следующий день вахтенный командир Питерский обнаружил в перископ два транспорта в охранении четырех

кораблей. Расстояние до них было небольшим, атака получилась скоротечной, но весьма точной. В транспорт, выглядевший примерно на восемь тысяч тонн, попали три торпеды из четырех, и он быстро затонул. Трудным оказалось послезалповое маневрирование. Кормовые горизонтальные рули снова закапризничали. Мичман Завьялов - опытный боцман стал к ручному управлению. А над лодкой тем временем забегали сторожевые корабли. Посыпались первые глубинные бомбы.

Положение складывалось трудное, и Видяев решил, используя опыт Фисановича, уходить под прикрытие батарей Рыбачьего. Идти пришлось под одним левым электродвигателем - у правого начал греться опорный подшипник. Преследователи не отставали долго. Завьялов весь взмок, стоя за штурвалом ручного управления - силы это требовало немалой. Отлично работали трюмные, не давая лодке провалиться. А бомбы все рвались. Когда преследование кончилось, подсчитали, что всего было сброшено сто семьдесят семь бомб. Но, как это не раз получалось и раньше, наиболее точной и разрушительной оказалась первая серия. Остальные падали довольно далеко.

Оценка походу была дана высокая.

- Видяев умеет в критические минуты правильно оценить обстановку, а его хладнокровие и решительность обеспечивают лодке боевой успех,- сказал, характеризуя молодого командира, контр-адмирал Виноградов. Мнение комбрига было вполне справедливым.

В сентябре "Щ-422" выходила на прикрытие конвоя PQ-18. И снова возвратилась с победой.

- Только всплыли мы,- рассказывал Видяев об этом боевом столкновении, старательно избегая слова "я",- как Питерский - он на вахте стоял докладывает: "Сторожевик, справа сто шестьдесят, дистанция тридцать". Сторожевичок небольшой, тонн на шестьсот - семьсот. Ну, погрузились, конечно, и пошли в атаку. Стрелять пришлось кормовыми. Пришли в точку залпа - до сторожевика рукой подать, кабельтовых пять, не больше. Тут и слепой попадет. Влепили ему в борт обе торпеды, он сразу и затонул. Вот и все.

И ничего о себе, о том, что он чувствовал, что переживал в течение долгой полминуты после залпа, гадая, раздастся или не раздастся взрыв торпед.

Тяжелый осадок, который оставила у меня история с Малышевым, смягчался тем, что "Щ-422" обрела настоящего боевого командира. Радовался я и за Федора Алексеевича: любовь к морю, к подводной службе и к тяжелому командирскому труду у него не показная, а самая что ни на есть искренняя. В этом - весь Видяев. И он занял свое, по праву принадлежащее ему место.

- Заканчивали мы зарядку аккумуляторов,- рассказывал торпедист Александр Злоказов.- Я находился в первом отсеке у торпедных аппаратов. Переборочная дверь во второй отсек, как всегда в боевом походе, была закрыта на клиновой запор. Вдруг раздался глухой, но сильный взрыв. Лодку тряхнуло. Меня отбросило к торпедным аппаратам, я ударился о них. Свет погас. Отсек стал наполняться дымом. Сквозь дым я увидел через приоткрывшуюся дверь голубоватого цвета пламя во втором отсеке. Оттуда слышались стоны людей. Потом они прекратились. Я стал кричать. Но никто мне не ответил. Тогда я бросился к двери - раздумывать больше было некогда.

Переборочную дверь сорвало с клинового запора. Я подумал, что надо ее задраить, чего бы это ни стоило. Задраивать было очень трудно - барашки с винтов поотлетали. К тому же темнота полная. Но я дверь все же задраил. После этого позвонил своему старшине Егорову в седьмой отсек и доложил, что дверь задраена, а я задыхаюсь от дыма. Егоров приказал открыть нижнюю крышку люка. Крышку я открыл из последних сил и тут же потерял сознание...

Торпедист Злоказов встретил войну на "Щ-421" и плавал на ней вплоть до ее смертного часа. После гибели лодки ему повезло: он попал служить на Краснознаменную "Щ-402", к Николаю Гурьевичу Столбову, командиру опытному и удалому, первым среди подводников Севера открывшему боевой счет.

Служба на новом месте пошла хорошо. В июльском походе выпущенные Злоказовым торпеды отправили на дно огромный транспорт. Через несколько дней произошла еще одна встреча с противником - на этот раз с подводной лодкой типа "U-5". Лодку обнаружили в надводном положении, на очень небольшой дистанции. Скоротечная атака относилась к разряду тех, что подводники называли "психическими". Это означало, что командир сразу же ложился на боевой курс, и тут же следовали команды "товсь" и "пли". Главное было в том, чтобы торпедисты не подвели и сумели обеспечить своевременный залп. Злоказов и на этот раз сработал безупречно. Немецкая лодка была уничтожена.

В хорошем боевом настроении, с уверенностью в успехе экипаж вышел в августовский поход. Плавание протекало обычно. 13 августа, на второй день после выхода из базы, лодка начала зарядку аккумуляторов. Происходило это в районе Тана-фьорда, милях в двадцати пяти от берега.

Зарядка шла своим чередом. Батареи проветривались с помощью вдувного вентилятора из аккумуляторной ямы в пятом отсеке - иначе было нельзя, так как шахту специальной

батарейной вентиляции захлестывало волной, и ее пришлось задраить. Но это никого не смущало - способ проверенный, так делали не раз.

В половине второго ночи один из вахтенных центрального поста электрик старший краснофлотец Вызов произвел замер контрольных элементов и процентного содержания водорода в ямах и трубопроводах. Водорода в воздухе содержалось совсем немного. Это не грозило образованием гремучей смеси.

В это же время второй вахтенный - командир отделения трюмных старшина 2-й статьи Алексеев принял сообщение из пятого отсека, что там сильно пахнет кислотой. "Не мешало бы провентилировать отсеки",- подумал старшина. Но как? Для этого надо было прекратить вентилирование батарей, что делать во время их зарядки не полагалось. Но водорода в ямах скопилось чуть-чуть. А что может измениться за каких-нибудь полчаса? Ровным счетом ничего. Зачем же тогда формально придерживаться инструкции и терпеть в лодке пары кислоты? Так рассуждал Алексеев. И, уверившись в своей правоте, он запросил у находившегося на мостике вахтенного командира лейтенанта Захарова разрешение провентилировать отсеки.

Захаров, не очень разобравшись в существе дела и понадеявшись на опыт старшины, дал "добро".

Прошло двадцать с небольшим минут.

В 1 час 58 минут 14 августа лодку потряс сильный взрыв во втором и третьем отсеках, о котором и рассказывал потом старший краснофлотец Злоказов.

Все, кто мог подняться на ноги, бросились, как по боевой тревоге, на свои места. Переговорные и вентиляционные трубы были немедленно задраены.

Командир БЧ-5 инженер-капитан-лейтенант Большаков со старшиной группы трюмных мичманом Кукушкиным прибежали из дизельного отсека в центральный пост. Вместе с Алексеевым и Бызовым они попытались открыть дверь в третий отсек, где находился командир. Но их попытки не увенчались успехом - дверь заклинило. Второй и третий отсеки молчали, не отвечая на вызовы.

Наступил тяжелый и ответственный момент. Командир и старпом или погибли, или были тяжело ранены. Комиссар и штурман - тоже. Все они вместе с командиром торпедной группы и доктором находились в третьем отсеке. Кому-то требовалось сказать решительное слово, взять в свои руки инициативу, возглавить экипаж.

И таким человеком оказался секретарь партийной организации лодки мичман Егоров. Он первым нашелся в

грозной, тревожной обстановке.

- Принимаю на себя обязанности комиссара лодки,- объявил он морякам.Обязанности командира предлагаю принять инженер-капитан-лейтенанту Большакову.

Как, товарищ инженер-капитан-лейтенант, не возражаете?

Большаков согласился. Тут же было решено возложить обязанности штурмана на старшего краснофлотца Александрова, штурманского электрика. До войны он окончил мореходное училище и был достаточно сведущ в кораблевождении.

После того как стало ясно, кто за что отвечает и кто кому подчиняется, надо было, во-первых, выяснить судьбу тех, кто остался во втором и третьем отсеках. Во-вторых, определить размеры повреждений лодки. В-третьих, решить, как быть дальше, как спасать корабль и самих себя.

По приказанию Большакова два краснофлотца пробрались на носовую часть верхней палубы и открыли верхнюю крышку входного люка в первый отсек. Нижняя крышка была уже отдраена Злоказовым. Сам торпедист лежал без сознания. От свежей струи воздуха он слегка очнулся. В полубессознательном состоянии его вынесли наверх.

В отсек отправилась аварийная партия с надетыми масками изолирующих спасательных аппаратов. Матросы открыли дверь сначала во второй, а потом и в третий отсеки. В свете ручных фонарей они увидели страшную картину: изуродованные трупы, беспорядочно разбросанные груды обломков деревянных переборок и коек. Один из краснофлотцев, не вынеся потрясения, упал в обморок.

Половина экипажа во главе с командиром погибла. В отсеках царил мрак, стоял тяжелый запах дыма и хлора. Лодка могла двигаться только в надводном положении - электроэнергии для подводного хода не было. И, что самое страшное, не было ее и для того, чтобы запустить дизели, привести в действие радиостанцию и гирокомпас.

А до вражеского берега насчитывалось каких-нибудь двадцать - двадцать пять миль. Море притихло, видимость была хорошей: ведь август - лучший месяц на Баренцевом море. Все это заставляло торопиться.

Усилиями электрика главного старшины Семенова и мотористов старшин 2-й статьи Черновцева и Новака задача все же была решена. Собрав все имевшиеся на лодке переносные аккумуляторы, они сумели запустить дизели.

По магнитному компасу, который после взрыва стал безбожно врать, Александров с грехом пополам проложил курс в базу. Злоказова поставили на ручное управление рулем, в

седьмой отсек. На этом посту, кстати сказать, он простоял сутки. Команды на руль передавались с мостика по цепочке, через расставленных по отсекам людей. Лодка жила, она двигалась в направлении к родному дому!

Ранним утром вдруг увидели вражеский самолет. Объявили артиллерийскую тревогу. Моряки стали к орудиям. Но самолет, хотя он и летел близко, видимо, не заметил лодку и вскоре скрылся за горизонтом. Солнце поднималось выше, и Александров, сбегав за секстантом, проложил сомнерову линию. Через час он взял еще серию высот и получил обсервованное место.

Однако плавание без лага, по неисправному магнитному компасу не могло быть достаточно точным. К вечеру справа по курсу открылся берег, который приняли за Рыбачий. Но вдруг в воздухе появился немецкий самолет. Снова сыграли артиллерийскую тревогу. Самолет же явно снижался над берегом. Стало ясно, что он садится на аэродром.

Большаков и Захаров, который нес бессменную ходовую вахту, поняли, что это вовсе не Рыбачий, а какой-то участок норвежского побережья. Присмотревшись, они опознали Вардё. Лодка повернула влево, с расчетом выйти к маяку Цып-Наволок.

Расчет оправдался. Вскоре открылся маяк. Когда на траверзе появился наблюдательный пост, расположенный близ Цып-Наволока, с мостика просемафорили на него, сообщив о случившемся. И у входа в Кольский залив "Щ-402" уже встречали корабли с командованием бригады на борту.

Так закончился этот необычайно трудный поход израненной, потерявшей командира и понесшей тяжелые потери "щуки". Ее спасением мы были обязаны инициативе и решительности секретаря парторганизации Егорова, распорядительности и твердости оставшихся в живых командиров, мужеству и стойкости всех уцелевших моряков.

Н. Кузнецов. Слово о подводниках

Николай Герасимова Кузнецов, вице-адмирал. Герой Советского Союза. В годы Великой Отечественной войны был народным комиссаром. ВМФ, главнокомандующим Военно-Морским Флотом СССР. В 1955 году Н. Г. Кузнецову было присвоено звание Адмирала Флота Советского Союза.

В условиях бездорожья Северной Норвегии боеспособность немецких войск в Заполярье полностью зависела от морских перевозок. Для фашистской Германии морские пути на Севере были важны еще и потому, что по ним вывозилось ценное стратегическое сырье: никелевая руда из Петсамо, молибден, целлюлоза и железная руда из Киркенеса. Северный флот не

только защищал свои морские коммуникации, но и стремился помешать врагу пользоваться путями вдоль берегов Норвегии. Уже с конца июля 1941 года противнику пришлось ввести конвоирование своих судов. Возле баз, портов и на подходах к фьордам гитлеровцы выставляли корабельные дозоры, усиливали противолодочную оборону.

Подводные лодки, сведенные в бригаду, которой командовал капитан 1 ранга Н. И. Виноградов, были в годы войны главной ударной силой Северного флота. Четыре дивизиона бригады возглавляли прославленные подводники капитаны 2 ранга М. И. Гаджиев и И. А. Колышкин, капитаны 3 ранга Н. И. Морозов и М. Ф. Хомяков. В строю постоянно находилось около двадцати подводных лодок: переведенные с Балтики и получаемые от судостроителей лодки с трудом возмещали потери. К концу 1942 года число подводных лодок на Севере у нас и у противника было примерно равным.

Командование флота стремилось охватить действиями подводных лодок возможно большую часть пути вражеских конвоев вдоль северного побережья Норвегии. Это вынуждало противника распылять противолодочные силы. А наши подводные лодки начали сами искать противника в глубине фьордов и в бухтах. Так, уже на второй день войны подводная лодка "Щ-401" под командованием старшего лейтенанта А. Е. Моисеева (на ее борту был и командир дивизиона И. А. Колышкин) вошла на рейд Вардё и торпедировала транспорт, стоявший у пирса. Другая лодка - "Щ-402", которой командовал старший лейтенант Н. Г. Столбов, 14 июля 1941 года проникла на рейд Хоннингсвог и атаковала стоявший на якоре транспорт. Таким образом, североморцы в самом начале войны перешли от позиционного метода использования подводных лодок к позиционно-маневренному крейсерству в ограниченных районах. Подводные лодки Северного флота в

1941 -1942 годах потопили семьдесят семь транспортных судов и двадцать семь военных кораблей, то есть свыше шестидесяти процентов тоннажа, потерянного противником на Северном морском театре за это время.

Западногерманский историк Ю. Майстер, пытаясь преуменьшить эти потери, утверждает, что потоплено было только двадцать девять немецких судов и повреждено три. Достаточно воспользоваться фактическими данными о действиях подводников Старикова и Лунина, каждый из которых потопил соответственно четырнадцать и тринадцать транспортов, чтобы опровергнуть тенденциозно подобранные данные Ю. Майстера.

Боевые успехи подводников-североморцев были заслуженно

отмечены партией и правительством. В апреле

1942 года подводным лодкам "Д-3", "К-22", "М-171", "М-174" первым в Военно-Морском Флоте СССР было присвоено звание гвардейских. Североморцы И. А. Колышкин, Н. А. Лунин, В. Г. Стариков, И. И. Фисанович первыми из советских подводников получили высокое звание Героя Советского Союза.

Чуть забегая вперед, хочу сказать несколько слов о судьбе И. И. Фисановича. В 1944 году на Северный флот - в счет трофейного итальянского флота - союзники передали линкор, крейсер, восемь миноносцев и четыре подлодки. Наши команды были направлены в Англию. Им предстояло принять трофейные корабли, быстро освоить их технику и привести в Мурманск. И. И. Фисановича назначили командовать одной из подводных лодок. На пути в Мурманск, неподалеку от мыса Нордкап, эта лодка погибла. Все наши попытки выяснить причину разыгравшейся трагедии оказались безуспешными...

Немецкое командование, первоначально недооценивавшее силы Северного флота, с декабря 1941 года было вынуждено срочно начать постановку минных заграждений, чтобы защитить со стороны моря свои коммуникации и преградить путь нашим подводным лодкам в глубоководные фьорды. По трассе движения конвоев противник оборудовал на берегу сигнально-наблюдательные посты и установил батареи. В состав охранения конвоев немецкое командование включило миноносцы и авиацию.

В 1941 году Северный флот не потерял ни одной лодки на вражеских коммуникациях, но в 1942 году, когда немцы усилили противолодочную защиту, погибло несколько наших подводных лодок.

Подводники Северного флота, атакуя транспорты и боевые корабли гитлеровцев, применяли не только торпедное и артиллерийское оружие, но и мины. Первую минную постановку на Севере произвела подводная лодка "К-2" под командованием капитана 3 ранга В. П. Уткина в сентябре 1941 года. На минах, поставленных нашими лодками, фашисты потеряли девять транспортов, эскадренный миноносец и несколько других кораблей.

Действия североморцев срывали планомерное снабжение немецко-фашистских войск в Заполярье, отвлекали значительные силы, которые фашисты уже не могли использовать на других направлениях. Успешные боевые действия североморцев были одной из главных причин провала вражеского наступления в Заполярье. "Правофланговый" огромного фронта сражался стойко.

Вспоминая борьбу с врагом на Крайнем Севере, где моряки

вместе с частями 14-й армии дрались за устойчивость фланга наших войск, невольно хочется провести аналогию с действиями Черноморского флота. Несравнимая по масштабам, борьба на севере и на юге все же имеет много общего. Там и тут гитлеровцы стремились продвинуться своими флангами в глубь нашей территории и, используя советские порты, оказать помощь своим войскам на главных направлениях. Там и тут фашисты были остановлены, планы их сорваны, и в сражениях на флангах были задействованы их крупные силы.

Северные воды, по которым шли конвои, играли в тот период огромную роль. На Черном море мы имели крупный флот, а немецкое командование было лишено возможности послать туда крупные корабли. Противнику не оставалось ничего иного, как атаковать наши военно-морские базы с суши. В Баренцевом море обстановка сложилась иначе. Мы имели относительно слабый по составу Северный флот. Немцы же легко могли перебросить туда свои соединения флота в дни решительной борьбы за Мурманск. Однако этого не случилось, и 14-й армии с помощью Северного флота удалось остановить противника.

* * *

Несмотря на огромные трудности, подводники Балтики в 1942 году успешно действовали на морских коммуникациях противника. Они потопили только за одно лето пятьдесят шесть вражеских транспортов водоизмещением около ста пятидесяти тысяч тонн. Фашистам все труднее было пользоваться морскими перевозками для снабжения своих войск. Еще в начале войны немецкое военно-морское командование жаловалось фюреру, что морские конвои подвергаются сильным атакам советской морской авиации и кораблей, несут большие потери и флот не в состоянии обеспечить коммуникации и тем самым оказать необходимую помощь сухопутным войскам.

Потопить даже один крупный груженый транспорт или танкер - великое дело. Зарубежные авторы (Броди, Прейс, Кресно и другие) подсчитали: на двух транспортах по шесть тысяч тонн и одном танкере в три тысячи тонн можно за один рейс перевезти столько снаряжения, что после распределения на фронте для его уничтожения потребовалось бы три тысячи самолето-вылетов бомбардировщиков. А для потопления этих судов в море достаточно всего нескольких торпед... Возможно, эти выкладки и не совсем точны, но они впечатляют. Пустить на дно вражеский корабль с оружием, танками и другим имуществом - это действительно существенная помощь нашим сухопутным войскам.

Подводные лодки мы очень берегли и старались использовать

их с максимальной эффективностью. Помню, когда над Ленинградом нависла особая угроза и даже возник вопрос о возможном уничтожении кораблей, кое-кто из флотских товарищей предлагал воспользоваться Зундом - проливом, связывающим Балтийское и Северное моря, чтобы перевести часть подводных лодок на Северный флот. Уже был назначен и командир отряда, который поведет лодки,- Герой Советского Союза Н. П. Египко. Я доложил Ставке о готовящейся операции (хотя в душе и не совсем соглашался с этим замыслом). И. В. Сталин хмуро выслушал меня и ответил довольно резко, что не об этом следует думать, надо отстаивать Ленинград, а для этого и подводные лодки нужны, а коль отстоим город, тогда подводникам и на Балтике дела хватит.

И действительно, летом 1942 года балтийские подводники славно поработали, отправили на дно десятки вражеских судов, парализуя морские перевозки противника.

В. Ф. Трибуц в книге "Подводники Балтики атакуют" справедливо дает самую высокую оценку многим командирам подводных лодок. Он их знает лучше, чем я. Мне лично были хорошо знакомы командир бригады А. М. Стеценко, начальник штаба Л. А. Курников, начальник политотдела М. Е. Кабанов. Они сделали очень много для успешного действия подлодок.

Хорошо помню командиров дивизионов В. А. Полещука, Г. А. Гольдберга, С. Б. Верховского, А. Е. Орла, П. А. Сидоренко. В послевоенное время многие из них командовали крупными соединениями, а А. Е. Орел в течение почти десяти лет возглавлял дважды Краснознаменный Балтийский флот.

На Балтике подводникам было трудно, особенно в Финском заливе. Глубины здесь небольшие. Поэтому каждая мина становится особенно опасной, так как лодка не может уйти на глубину, чтобы избежать или хотя бы уменьшить вероятность встречи с ней. Какое преимущество в этом отношении было у черноморцев и северян! Там стоило удалиться от берега - и большие глубины снимали минную опасность. К тому же на малых глубинах Финского залива врагу легче было обнаружить лодку и забросать бомбами как с самолетов, так и противолодочных кораблей, которые круглые сутки вели охоту. Бывали случаи, когда лодка, форсируя минное поле, буквально ползла по грунту.

- Пока выйдем на достаточные глубины,- сказал мне один из командиров,днище лодки очищается до блеска.

И все же подводники преодолевали все преграды, выходили в море и топили фашистские корабли.

Наши подводные лодки наводили на врага такой страх, что

он не жалел сил и средств для борьбы с ними. И гитлеровцам многое удалось сделать. Им помогала и география. Немцы перекрыли Финский залив в самом узком месте - в районе Нарген - Порккала-Удд- мощными противолодочными средствами. После мы узнали, что враг выставил здесь двойной ряд противолодочных сетей и плотные минные заграждения. Для охраны этого района он сосредоточил четырнадцать сторожевых кораблей, более пятидесяти тральщиков и свыше сорока различных катеров. К сожалению, мы узнали об этом поздно. И жизнь наказала нас за то, что мы не придали должного значения вражеской противолодочной обороне.

Из подводных лодок, пытавшихся весной 1943 года прорваться на просторы Балтики, некоторые погибли. Известна судьба подводной лодки "Щ-408" под командованием капитан-лейтенанта П. С. Кузьмина. Ее экипаж настойчиво искал проход в сетях. Когда запасы электроэнергии и кислорода были исчерпаны, лодка вынуждена была всплыть. Здесь ее атаковали катера. Подводники приняли неравный бой, они вели огонь, пока поврежденная лодка не скрылась под водой. Весь экипаж погиб, предпочитая смерть позору плена.

Мне вспомнились бурные дискуссии в Военно-морской академии в 1929-1930 годах между сторонниками "москитного" и подводного флота. Первые утверждали, что "москитный" (катерный) флот - наиболее дешевый и в то же время надежный в борьбе на море. Подводные лодки, дескать, противник может блокировать в базах, а катерам не страшны никакие преграды. Сторонники подводного флота заявляли, что, наоборот, катерами на морских просторах мало что сделаешь, а вот подводные лодки всюду пройдут и решат любую задачу. Война и тем и другим раскрыла ошибочность их суждений. Как невозможно одним "москитным" флотом решать все задачи на море, так нельзя рассчитывать только на подводные лодки. Скажем прямо: весной и летом 1943 года противнику удалось сковать действия наших подводных лодок. И нам пришлось бы туго, если бы мы не имели "сбалансированный", разнообразный по классам кораблей флот. То, что не смогли решить в то время подводные лодки, решили другие классы кораблей и морская авиация.

Премьер-министр Великобритании Черчилль на Ялтинской конференции допытывался у Сталина, когда советские войска захватят Данциг. В этом балтийском порту находилось тогда много недостроенных и уже готовых немецких подводных лодок. А именно подводные лодки доставляли больше всего тревог британскому правительству. Черчилль признавался, что в трудный период битвы за Атлантику ничто так не беспокоило его,

как угроза со стороны немецкого подводного флота. Вот почему его волновал захват Данцига.

Дни этого порта и без того были уже сочтены: до города доносились залпы наших орудий и "катюш"; началось поспешное бегство противника. Более шести тысяч гитлеровцев, около одной трети которых составлял, можно сказать, цвет фашистского подводного флота, погрузились на лайнер "Вильгельм Густлов". Охранение в море должно было обеспечить безопасность перехода лайнера от Данцига до Киля. А между тем конвой уже поджидала советская подводная лодка.

...В море свирепствовал жестокий шторм. Температура держалась на минус семи градусах. Рубка лодки, антенны, перископы быстро обрастали льдом. А командир корабля капитан 3 ранга А. Маринеско и его замполит уже длительное время находились на мостике. Прошел еще час, другой. Шторм не утихал. И вдруг обозначился силуэт очень крупного судна. Оно шло в охранении. Это и был "Вильгельм Густлов".

За час до полуночи "С-13" атаковала неприятельское судно. Несколько торпед одна за другой стремительно понеслись к цели. После сильного взрыва лайнер пошел ко дну.

Гибель "Вильгельма Густлова" ошеломила фашистов. В Германии был объявлен трехдневный траур. Гитлер приказал расстрелять командира конвоя.

Потопление "Вильгельма Густлова" явилось значительным событием даже на фоне наших крупных побед в те дни.

Находившийся на борту лайнера и оставшийся в живых гитлеровский офицер Гейнц Шен в книге "Гибель "Вильгельма Густлова", изданной в ФРГ, подтверждает, что 30 января 1945 года неподалеку от Данцига "Вильгельм Густлов" был торпедирован советской подводной лодкой, в результате чего погибло более пяти тысяч человек. "Если считать этот случай катастрофой,- пишет автор,- то это несомненно была самая большая катастрофа в истории мореплавания, по сравнению с которой даже гибель "Титаника" (...) в 1913 году (...) - ничто".

Успех лодки "С-13" был не последним.

Возвращаясь на свою базу, 9 февраля 1945 года она торпедировала еще один крупный транспорт противника - "Генерал Штойбен", на борту которого находилось три тысячи шестьсот гитлеровских солдат и офицеров. Таким образом, за один только поход экипаж лодки под командованием капитана 3 ранга Александра Ивановича Маринеско уничтожил восемь тысяч гитлеровцев. Полноценная дивизия! Да еще какая дивизия! Отборные офицеры, первоклассные специалисты-подводники, эсэсовцы, фашистские бонзы...

* * *

Техника поистине развивается быстро, и темпы этого развития неимоверно ускоряются. То или иное открытие создает широкие возможности для технического прогресса во многих смежных областях.

Мне хочется привести пример ускорения темпов развития техники, знакомый морякам из области подводного судостроения.

Прообразом подводной лодки можно считать "потаенное судно" народного умельца Ефима Никонова, которое он предложил еще в 1719 году. При первых испытаниях присутствовал Петр I. Идея заслуживала внимания, но техника не позволяла должным образом реализовать мечту.

В середине XVIII века англичанин Симоне предложил подводную лодку, созданную на иных принципах, но правильная в основе своей мысль еще не могла стать реальностью. Исторически на очереди еще стояли паровые суда вместо парусных.

Во Франции, которая во времена Наполеона была сильна на суше и слаба на море, Фультон в 1800 году предложил построить подводную лодку "Наутилус" для борьбы с "владычицей морей" Британией. Такое судно было крайне необходимо. Однако попытка воплотить конструкторскую мысль в реальность оказалась безуспешной: идея далеко опередила технические возможности.

Ближе к реальности оказалась подводная лодка нашего соотечественника С. Джевецкого, которую он испытывал в Одессе в конце 1879 года. Это было уже стальное судно, но надежность его действия под водой оказалась недостаточной. Идея плавать "потаенно" под водой временно была оставлена.

Подводные лодки были признаны годными для военных целей только в начале XX века. Окончательно в этом убедились в годы первой мировой войны. Ошеломляющие успехи подводных лодок (потопление в течение двух часов трех английских крейсеров, торпедирование русского крейсера "Паллада") дали мощный толчок развитию подводного оружия. Подводная лодка стала подлинно боевым подводным кораблем.

А через пятьдесят лет после первой мировой войны появились современные атомные подводные гиганты. Они плавают вокруг света без пополнения топливом, ныряют под лед и всплывают точно на Северном полюсе...

На океанских орбитах

Ваше время, атомарины!

17 января 1954 года в истории подводного плавания произошло поворотное событие: в море вышла подводная лодка с

атомным реактором вместо традиционного дизеля. Ее построили американцы и назвали по имени жюль-верновской чудо-субмарины - "Наутилус". В отличие от подводного корабля капитана Немо, атомный "Наутилус" преследовал цели, весьма далекие от благородных идеалов французского романиста.

Чуть позже океанские воды расступились и перед первенцем советского атомного флота - подводной лодкой "Ленинский комсомол". Так началась новая эра в истории не только подводного, но и мирового мореплавания вообще, ибо вслед за атомаринами океаны стали бороздить надводные атомоходы - ледоколы, крейсера, авианосцы... Видимо, не за горами время и пассажирских лайнеров с ядерными энергетическими установками.

Ядерная энергетика позволила подводным лодкам стать из "ныряющих кораблей" (ведь они могли уходить под воду не более чем на несколько суток) подлинными кораблями глубин, способными без всплытия обогнуть планету, позволила им стать своего рода спутниками Земли в гидрокосмосе.

Подводники решили наконец свою главную проблему - проблему "единого двигателя", то есть такого источника энергии, который бы питал ход корабля как над водой, так и под водой, не поглощая драгоценного в замкнутом пространстве кислорода.

Если обычной подлодке приходится перед погружением останавливать дизель-моторы, задраивать шахты подачи воздуха дизелям, закрывать захлопки газоходов и переходить на электродвижение - на все это расходуется бесценное в бою время,- то атомарина скрывается под водой сразу, без всех этих подготовительных процедур. Она ныряет столь же непринужденно, как это делают морские животные.

Дизель-электрическая субмарина испытывает на глубине постоянный энергетический голод. Ее командир, чтобы оттянуть время разрядки аккумуляторной батареи, вынужден экономить на всем - на режиме работы кондиционеров, освещении и даже порой на камбузных электроплитах. В плавании на воде он должен постоянно помнить, хватит ли соляра в цистернах на возвращение в базу. На атомарине с ее энергетическим изобилием не знают этих забот. Для первых 60 тысяч миль, пройденных "Наутилусом", понадобилось всего лишь три килограмма шестьсот тридцать граммов урана. Дизельной подводной лодке, чтобы пройти подобное расстояние с равнозначной скоростью, потребовалось бы 300 железнодорожных цистерн жидкого топлива.

Атомная ракетная подводная лодка "Джордж Вашингтон" первый раз заменила активную зону реактора лишь после четырех с половиной лет эксплуатации ядерного реактора.

Высокая энерговооруженность атомохода помогла решить и многие сопутствующие проблемы, как-то: добыча пресной воды из морской с помощью мощных опреснителей, получение кислорода методом электролиза, кондиционирование всех отсеков и т. д.

Все это позволило создать качественно новые, немыслимые на дизельных подлодках условия обитания экипажа. Длительность подводных походов зависит теперь только от физической выносливости самих подводников. Так, некогда боевое средство с самым коротким радиусом действия, подводная лодка превратилась в корабль с практически неограниченной автономностью. К этому важнейшему ее боевому качеству следует добавить и то, что атомная силовая установка дает возможность развивать гораздо большие скорости, чем у равномощных надводных кораблей, так как на глубине отсутствует волновое сопротивление да и сами гидродинамические обводы корпуса атомарины позволяют разверзать водную среду с наименьшими затратами энергии. Почти полная независимость атомарины от поверхности моря во много раз уменьшает уязвимость атомного корабля от исконного и самого опасного врага подводных лодок самолета. Более того, главное тактическое качество подводного флота скрытность - выросло во много раз еще и благодаря тому, что атомные лодки обрели возможность ходить подо льдом, а значит, и укрываться под ледяным панцирем планеты от всех ныне существующих, включая и космические, средств поиска, обнаружения и уничтожения подводных лодок. Не случайно более половины всех своих ядерных средств американские стратеги разместили в корпусах атомных подводных лодок, как самых труднообнаружимых носителей баллистических ракет.

В конце 1960 года на боевое патрулирование в Атлантику вышел первый атомный подводный ракетоносец "Джордж Вашингтон". Он нес в своих шахтах 16 ракет "Поларис" с ядерными боеголовками. С этого дня подводные лодки из оружия морской войны стали силами стратегического назначения. Теперь не торпеды кораблям - ракеты городам грозят из океанских глубин. "Ситикиллерз" - убийцы городов - так называют американцы атомные подводные лодки с баллистическими ракетами на борту.

Если в 1960 году, упиваясь огневой мощью "Джорджа Вашингтона", американский адмирал Маунтбэттен говорил: "Половина населения земного шара живет менее чем в ста милях от побережья, а на такой дистанции подводная лодка может вести огонь прямой наводкой", то ныне американские "трайденты" могут "вести огонь прямой наводкой" по любой точке суши, как бы далеко она ни отстояла от побережья. И если подобного не

случилось, то только потому, что навстречу "трайдентам" выходят в океан советские "тайфуны"...

История листает свои страницы быстро. То, что вчера было газетной сенсацией, сегодня уже главы в мемуарах. Вот и всплытие советских атомарин на Северном полюсе, групповой кругосветный поход под водой ныне - хрестоматийные эпизоды боевой жизни нашего флота. Только недавно стало известно имя первого командира первой советской атомной подводной лодки - капитана 1 ранга Леонида Гавриловича Осипенко. Герой Советского Союза, контр-адмирал в отставке, Осипенко немногословен в своих воспоминаниях, хотя, безусловно, ему есть что рассказать. Еще не пришла пора подробных хроник атомного флота. Этот раздел книги лишь в малой мере освещает жизнь и службу советских подводников шестидесятых, семидесятых, восьмидесятых годов. И все же за строками этой скромной летописи встают достойные преемники ратной славы тех, кто добывал ее на "барсах" и "пантерах", приумножал на щуках" и "катюшах".

Н. ЧЕРКАШИН

Л. Осипенко. Первенец атомного флота

Леонид Гаврилович Осипенко родился 11 мая 1920 года в местечке Крындычовка Луганской области. Летом 1938 года по путевке комсомола, выданной Ростовским городским комитетом ВЛКСМ, приехал в Ленинград, в Военно-морское училище им. М. В. Фрунзе. С февраля 1942 года плавал на подводных лодках "Щ-203" и "Щ-202". Подводная лодка "Щ-203" потопила два транспорта и две баржи. Командиром БЧ-2-3 на этой подводной лодке Л. Г. Осипенко был до конца войны. В 1948 году становится командиром подводной лодки типа "М", затем "С" и, наконец, "Б-12".

В августе 1955 года назначается командиром первой атомной подводной лодки Советского Союза, позже названной "Ленинский комсомол".

23 июня 1959 года капитану 1 ранга Л. Г. Осипенко присвоено звание Героя Советского Союза.

До атомного подводного корабля командовал я на Тихоокеанском флоте большой подводной лодкой. За плечами уже немало лет командирской службы. Не покривлю душой, если скажу, что считал быть командиром величайшей честью (что может быть почетнее должности для корабельного офицера!). И конечно, не помышлял ни о чем, что могло внести какие-либо кардинальные изменения в ход привычной, установившейся флотской жизни. Разве только мечтал (да и то не признаваясь даже себе) о том, что когда-либо, может быть, придется

возглавить другой, более совершенный корабль.

И вдруг неожиданно - сначала разговор о моей службе, потом осмотр корабля, и не кем-нибудь, а начальником Главного штаба ВМФ адмиралом Виталием Алексеевичем Фокиным, потом формальные, как мне вначале показалось, беседы в отделе кадров Тихоокеанского флота и вызов в Москву. Стыдно сейчас признаться, но найти то . управление, в какое мне предписано было явиться, сразу не смог. Не приходилось мне еще тогда ходить по высшим инстанциям.

Новые беседы отличались от тех, которые со мной велись раньше. И после них я окончательно утвердился: придется принимать новый корабль.

В дальнейшем мне довелось читать воспоминания первого командира первой американской атомной подводной лодки "Наутилус" У. Андерсена, беседу с ним Риковера - "отца" атомного подводного флота США, в которой тот устроил ему, по существу, настоящий допрос, задавая самые неожиданные, самые невообразимые вопросы и при этом наблюдая за ним "пронизывающим взглядом".

Беседы со мной носили другой, обстоятельный, конкретный, деловой характер. Но о том, что служить придется на атомоходе, узнал я чуть позже.

Не знаю и до сих пор, почему выбор пал на меня. Без всяких преувеличений считаю, что в нашем Военно-Морском Флоте нашлось бы для первого атомохода немало достойных командиров. Впрочем, так и было: следом за мной на другие строящиеся атомные подводные лодки также подбирались командиры, которые их успешно осваивали.

Мы, подводники, к этому времени, конечно, были хорошо осведомлены о том, что делается в ВМС зарубежных стран, особенно за океаном. Еще в 1951 году американское военно-морское министерство заключило контракт на строительство атомной подводной лодки с фирмой "Электрик боут". В январе 1954 года она была спущена на воду, а через год впервые отошла от пирса, используя энергию расщепленного атома.

Американцы форсировали строительство атомного подводного флота, уповая на него как на главный козырь в наращивании своей военно-морской мощи.

Атомные подводные лодки занимали ведущее место в программе "Поларис", рассчитанной на создание сил "ядерного устрашения". Устрашения СССР.

Само собою, мы понимали, что Центральный Комитет Коммунистической партии и наше правительство вынуждены будут принять ответные меры: мы не могли, не имели права быть

безоружными перед лицом растущей мощи вооруженных сил американского империализма. В ответ на эту серьезную угрозу Центральным Комитетом КПСС было принято решение о строительстве советского атомного подводного флота. В свое время по известным причинам об этом знало лишь ограниченное количество людей.

Позднее мне приходилось не раз читать сообщения иностранной, главным образом американской, прессы о нашем советском подводном флоте.

Помню, после статьи В. Гольцева в "Известиях" о советской атомной подводной лодке, газета ВМС США "Нэйви тайме" 14 октября 1961 года поместила заявление командующего подводными силами адмирала Гренфеля под крикливым заголовком "Россия подорвет свой бюджет, строя атомные подводные лодки". А ведь к этому времени у нас в строю находился уже далеко не один подводный атомоход.

Кто-кто, а мы-то, подводники, хорошо знаем, как сложна техника наших боевых кораблей и стоит она, конечно, немало. Но советский народ ничего не жалеет для обеспечения безопасности Родины, ее друзей и союзников.

* * *

Пока шло строительство корабля, комплектовался и подготавливался к будущим подводным походам его экипаж. Естественно, что подавляющая часть личного состава поступила с дизельных подводных лодок.

Хорошо помню тот неповторимый момент, когда перед нами открылся стоящий на стапелях в эллинге атомный подводный корабль. Размеры его вызывали уважение, хотя увидеть его со всех сторон еще мешали стены сооружения. И конечно, поражала необычная форма корпуса.

Многое дала всем, от командира до трюмного машиниста, очень обстоятельная, скрупулезная, не знающая отдыха учеба на прототипе, так сказать, аналоге атомной энергетической установки. Принимали зачеты и главный конструктор, и главный теоретик, известный академик. Скидок не было никому. Не скрою, что некоторым приходилось сдавать зачеты не раз.

Потом учеба продолжалась и на самом корабле, еще во время его постройки. Тут тоже на время не скупились. Помогло общение с рабочими, инженерами, техниками. Кстати, потом они отмечали, как хорошо многие из нашего экипажа освоили новые для себя агрегаты и приборы.

Конечно, в подборе, сколачивании экипажа огромную роль сыграли офицеры. У нас подобрался дружный офицерский коллектив. Старший помощник капитан 2 ранга Лев Михайлович

Жильцов, командир БЧ-5 инженер-капитан 2 ранга Борис Петрович Акулов пришли с дизельной подводной лодки. Однако были и совсем юные офицеры, непосредственно из училищ. Несомненно, такое сочетание опытных кадров и молодежи в процессе совместной учебы сыграло положительную роль.

Не могу не вспомнить и заместителя командира по политчасти капитана 2 ранга Георгия Степановича Беляшова. Вот уж кому довелось вместе с партийной и комсомольской организациями много поработать по сколачиванию коллектива в боевой сплоченный экипаж.

Одновременно с изучением техники, оборудования, теоретических основ и принципов действия новой энергетической установки шла и отработка внутренней организации, составлялись боевые и повседневные расписания. Позже уже, когда корабль вошел в строй, они еще уточнялись, но основа была заложена заранее. Неожиданно возникали "незапланированные" вопросы. Обычно на кораблях вахта всем личным составом несется стоя. А как быть с теми, кто будет управлять работой реактора? Главный конструктор согласился с нашим предложением. В специальной выгородке у пульта они будут сидеть, подобно тому как сидят пилоты в кабине самолета или космонавты в космическом корабле, наблюдая за работой многочисленных приборов.

Сохранились в памяти тысячи и тысячи деталей и моментов той интересной и напряженной поры.

Вот высвечивается момент спуска на воду подводной лодки. "Крестной матери" у нашего атомохода в женском образе не было. Бутылку шампанского разбил о корпус помощник командира капитан 3 ранга В. Труханов. Или первые минуты хода на атомной энергии. Отошли от пирса, используя электродвигатели. Наконец главнокомандующий ВМФ адмирал флота С. Горшков (а помимо него на борту находилось много и других различных людей: и крупного масштаба - от главного теоретика до главного конструктора, и поменьше рангом - представителей различных предприятий, НИИ, членов комиссии по приему корабля от промышленности) дал команду перейти на "штатный" ход от реактора.

Академик, обладавший тонким чувством юмора, негромко сказал: "Ну, с легким паром!" И до того стало легко и необычно! Не было слышно так хорошо знакомого всем подводникам старых поколений стука дизелей, не чувствовалась вибрация корпуса. Скорость все нарастала и нарастала, а вместе с ней увеличивался и бурун у китообразного носа...

Потом начались испытания. Лодка погружалась, всплывала.

Мы меняли режимы работы энергетической установки, различных систем. Все работало как нельзя лучше.

Перешли к новому месту базирования. На берегу всего несколько построек. Следом за нами вскоре появились и другие корабли. Атомный флот нашей страны стал реальностью.

Начались выходы в море на боевую подготовку. Впервые проверили возможность плавания подо льдом. Другие также стремились к тому, чтобы освоить океанские глубины.

Нашему кораблю первому посчастливилось проложить путь к Северному полюсу. Только командовал им уже в этом походе сменивший меня на посту командира Л. Жильцов. Атомный флот пополнился тогда сразу тремя новыми Героями Советского Союза. Ими стали руководитель похода контр-адмирал А. Петелин, командир капитан 2 ранга Л. Жильцов и командир БЧ-5 инженер-капитан 2 ранга Р. Тимофеев.

У атомного корабля, которым мне пришлось командовать первым, были и другие нелегкие походы. Выпадали на долю его экипажа величайшие испытания. Но "Ленинский комсомол" все выдержал, все выстоял и поныне находится в строю флота. В "биографии" этого корабля-ветерана есть немало ярких страниц, принесших ему громкую, заслуженную славу. Он первым в свое время начал эстафету революционной и боевой славы, которую затем подхватили воины всех Вооруженных Сил. Они же первыми среди подводников флота удостоились Памятного знамени Министерства обороны СССР и Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота, утвержденного в честь полувекового юбилея комсомола. В честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина комсомольская организация корабля занесена в летопись трудовых дел ВЛКСМ. Список добрых дел можно продолжить. И как тут не радоваться старому командиру, когда корабль живет, плавает, несет свою службу.

Не скрою, как приятно бывает получить из сурового Заполярья весточку от тех, кто теперь служит на нашем атомоходе, кто умножает его традиции. Приятно видеть и молодых, энергичных подводников, которые нет-нет да и заглянут "на огонек", чтобы передать привет от экипажа. "Ленинскому комсомолу" выпала честь быть первенцем атомного флота. Эта честь ко многому обязывает. И я не сомневаюсь, что его экипаж справится с любыми, самыми сложными задачами!

А. Сорокин. Идем подо льдами

Анатолий Иванович Сорокин, вице-адмирал, Герой Советского Союза. Командир отряда атомных подводных лодок, совершивших первое в советском Военно-Морском Флоте

кругосветное плавание.

Ни один моряк никогда не забудет свой первый самостоятельный выход в море. И всегда будет вспоминать этот день с большим волнением. Было такое и у меня. Много лет уже пролетело, а каждая деталь, каждая минута запомнились так, словно все происходило вчера.

По-настоящему я почувствовал себя командиром только в день спуска лодки на воду. Подумал тогда: "Теперь ты за нее отвечаешь. За нее и за каждого матроса. Огромная ответственность, и все с этой минуты должен решать только ты сам". Когда первый раз скомандовал "Полный вперед", разволновался не на шутку. Но понимал - волнение нужно скрыть.

Командир есть командир.

И вот лодка погрузилась, легла на курс, идет на заданной глубине.

Из отсеков доносят:

- Замечаний нет!..

(...) Меня считали к тому времени опытным подводником, я поплавал на всех флотах и морях и знал отлично все типы лодок, но когда стрелки приборов показали нужную глубину, когда стремительно возросли обороты и скорость ракетоносца стала приближаться к скорости курьерского поезда, я понял, что все прежнее - это не больше чем детские шаги подводного флота, что началась его новая эпоха.

* * *

Если бы подводник, служивший на флоте в годы Великой Отечественной войны, пришел сейчас на лодки, он не узнал бы их.

Возможность практически неограниченное время находиться в подводном положении, совершать рейсы любой протяженности, невиданная и немыслимая ранее мощь вооружения, огромная скорость хода, способность наносить удар по целям, находящимся на расстоянии тысячи километров,- все это делает подводные атомоходы грозными кораблями.

Я был просто ошеломлен той техникой, которая работает на атомных подводных лодках. Это корабль, которому не страшны расстояния, погода, не имеет значения для него время года. Моряки живут в хороших бытовых условиях. Выпекается свежий хлеб, в торжественных случаях - торты.

Подводники совсем забыли, что такое сухари и консервы. А вот таранька осталась... как традиция.

Все имеют каюты, в них - тумбочки, где можно хранить вещи, белье, любимые книги, письма и даже музыкальные инструменты.

Великие открытия в технике оцениваются обычно не сразу.

Поэтому мы и не заметили, как вступили в эру нового на флоте, в эру не виданных ранее скоростей и мощностей.

Изменилась и сама тактика флота.

Способность скрытно сблизиться с противником и внезапно атаковать его главное качество подводной лодки. Именно поэтому на протяжении всей истории развития подводных лодок главное внимание конструкторов сосредоточивалось на совершенствовании этого качества. Однако подлинная революция в строительстве подводных кораблей совершилась лишь в результате разработки, освоения и внедрения атомной энергии. Только атомная техника позволила кораблестроителям создавать истинно подводные лодки, которые действовали под водой неограниченное время и не зависели от баз заправки топливом. Плавание в подводном положении стало основным режимом, обеспечивающим наибольшую их скрытность. В связи с этим резко усложнились поиск и обнаружение атомных подводных лодок.

Помимо принципиально новой энергии, подводные лодки стали оснащаться ядерным оружием, ракетной техникой, самой современной радиоэлектроникой и другими новейшими техническими средствами, что, естественно, привело к коренным изменениям всей тактики ведения войны на море.

Революция в военном деле изменила не только средства борьбы, но и способы их применения. Главные ударные силы в решении основных задач все больше нуждаются в обеспечении другими силами.

Так, в Трафальгарском сражении (1805 г.) английский и противостоявший ему франко-испанский флоты имели на 61 линейный корабль и 8 обеспечивающих фрегатов (соотношение 8:1), в Ютландском сражении (1916 г.) на 50 линейных кораблей обеих сторон приходилось 199 кораблей других классов, не считая подводных лодок (уже 1:4), а во второй мировой войне соотношение ударных (линейные корабли, авианосцы) и обеспечивающих сил достигло 1:10 (без учета обеспечивающей авиации).

В настоящее время эта тенденция еще более усиливается. Так, для обеспечения боевой деятельности ударного авианосца американцы привлекают до 20-24 кораблей охранения различных типов, включая крейсеры, палубную авиацию и вертолеты.

Сегодня флот получил на вооружение ядерные боеприпасы и ракетное оружие. Сочетание различных видов новых и традиционных, старых боевых средств и их разнообразных носителей превращает современный флот в наиболее

универсальный вид вооруженных сил. И обеспечивает решение им не только прежних, уже известных задач - уничтожение флота противника, нарушение его коммуникаций, защиту своих коммуникаций, содействие армии в прибрежной зоне,- но и ранее не стоявших перед ним таких стратегических задач, как уничтожение военно-экономических, промышленных и административных центров противника, его сил и средств ракетно-ядерного нападения, системы базирования.

За время, прошедшее с момента окончания второй мировой войны, в корне изменились принципы организации флота и взгляды на его боевое использование.

В нашем Военно-Морском Флоте главной ударной силой до недавнего времени были надводные корабли и дизельные подводные лодки. Теперь же роль основной ударной силы, способной действовать как по морским, так и по береговым объектам, перешла к атомным подводным лодкам и морской ракетоносной авиации, располагающими мощным ракетно-ядерным оружием.

Обычные подводные лодки, энергетические установки которых работают на различных видах "традиционного" топлива, по существу не подводные, а ныряющие лодки. В годы второй мировой войны, например, из всего времени нахождения в море они могли быть всего лишь 30-35 процентов времени в подводном положении. Возможности атомных подводных лодок в этом отношении не идут ни в какое сравнение.

Помню первый выход на атомоходе.

Вышли из базы. Сразу же необычность: ровный ход, ни вибрации, ни стука, так привычных на дизельных лодках. Первое погружение. Стрелка глубиномера ползет и ползет, перекрывая все мыслимые и немыслимые нормы. Но и это что! На большой глубине лодка мчалась с колоссальной, в нашем тогдашнем представлении, скоростью. И знаете, не было ни аплодисментов, ни криков "ура". Совершенно потрясенные, мы молча смотрели друг на друга. Поняли, что советские конструкторы дали нам в руки замечательный корабль.

Когда своими собственными глазами увидишь атомный подводный ракетоносец, пройдешь по его отсекам, пролазаешь по всем "этажам" или, как еще их называют, палубам, то прежде всего поражает его огромность, обилие боевой техники, механизмов, аппаратуры.

А попав на пульт управления реактором, невольно ловишь себя на мысли: посильно ли человеку разобраться в этом тысячеглазии сигнализаций приборов, кнопок и тумблеров? Впечатление такое, что ты прямо из обыденности шагнул в предерзкую фантастику. Но это сегодняшний день нашего подводного флота, отечественного военного кораблестроения. И обслуживают эту "фантастику" тоже наши современники, сегодняшняя молодежь.

Энерговооруженность современной подводной лодки по сравнению с довоенной возросла почти в 100 раз, глубина погружения увеличилась более чем в 5 раз, а скорость подводного хода - в 3-4 раза. Подводные лодки, вооруженные ракетами, способны уничтожить корабли на расстоянии многих сотен километров, наносить удары из-под воды по стратегическим объектам противника, находящимся за тысячи километров.

* * *

Помните изумление профессора Аронакса, когда капитан Немо рассказал ему о силах, давших не виданную ранее мощь его "Наутилусу": "Каким образом электричество могло давать такую огромную энергию? Где источник этой неслыханной, почти неограниченной мощи?.."

Многое пророчески предсказал великий фантаст. Но источником неограниченной мощи подводных кораблей стало расщепленное и покоренное ядро атома, а не электричество.

Веками вынашивали люди мечту о "потаенном" подводном корабле, способном скрытно приближаться к противнику. И мало кто из молодых знает, как первая подводная лодка родилась в России. Творец ее - талантливый русский самородок, крепостной крестьянин Ефим Никонов.

В делах Адмиралтейств-коллегий мы находим запись от 31 января 1720 года:

"Крестьянина Ефима Никонова отослать в контору генерал-майора Головина и велеть образцовое судно делать, а что к тому делу надобно лесов и мастеровых людей по требованию оного крестьянина Никонова отправлять из помянутой конторы, а припасы и по его же требованию из конторы адмиралтейских дел денежное жалование с начатия его работы давать по 3 алтына 2 деньги на день и ныне в зачет выдать 5 рублей".

Изобретатель приступил к постройке большой модели "потаенного" судна. Ободренный вниманием Петра I и решением Адмиралтейств-коллегий, открывавшим ему двери мастерских и складов, Ефим Никонов смог уже спустя четыре месяца, 10 июня 1720 года, с гордостью сообщить Головину об окончании постройки модели. "В нынешнем 1720 году, феврале месяце по указу царского величества,- доносил изобретатель,- повелено мне, нижепоименованному,- строить потаенное судно-модель. И я оную модель в совершенство, что надлежит, привел, а ныне у меня остановка учинилась в оловянных досках, на которых надлежит провертеть, по моему размеру, пять тысяч дир...

О сем потаенного судна-модели мастер Ефим Никонов. К сему доношению писарь Афанасий Богатырев вместо Ефима Никонова и по его прошению руку приложил".

Никонов построил подводный корабль. Но со смертью Петра I о его изобретении забыли.

И лишь в 1775 году американец Бюшнель выступил с проектом лодки, являвшейся по существу вторым открытием уже однажды существовавшего.

* * *

Шли годы, и неузнаваемо менялось грозное оружие флота - подводные лодки. Менялись их формы.

Форма, "увиденная" конструкторами у природы - у китов и дельфинов, была наиболее выгодной.

Грешно было не учесть такой "опыт".

Поиски конструкторов атомных подводных лодок в чем-то были схожи с работой авиаконструкторов.

Колоссальное увеличение мощности двигателя, скорости лодки требовало совершенствования ее архитектурных форм.

Так шли атомоходы к наиболее совершенной "аэродинамической" форме - форме капли.

О форме тела, имеющего минимальное сопротивление при движении в однородной жидкости или газе, ученым было хорошо известно. В частности, такие формы широко использовались и используются в дирижаблестроении. Еще на заре подводного

кораблестроения (в 80-90-е годы прошлого века) лодки имели, как правило, сигарообразную форму корпуса при малом отношении длины к ширине. Это были "чисто" подводные лодки: с электродвигателем, минным вооружением и с очень малым радиусом действия.

В начале XX века на смену им пришли так называемые "ныряющие" подводные лодки. Они могли уже совершать большие переходы в надводном положении и лишь на короткое время погружались под воду для скрытного сближения с противником и атаки.

Архитектура корпуса этих лодок претерпела существенные изменения для обеспечения максимальных скоростей хода, больших дальностей плавания и хорошей мореходности, прежде всего в надводном положении. Это потребовало увеличения запаса плавучести, развития надводного борта и перехода к формам обводов корпуса, близким к обводам быстроходных надводных кораблей.

Да, в главном Жюль Берн оказался прав: нет пределов могуществу человека. И кто знает, какие корабли будут бороздить океанские глубины через 20-50 лет!..

* * *

Однажды мы засиделись с конструктором далеко за полночь и не заметили, как неяркий вечер сменила ночь и в черной тишине зажглись звезды.

То, о чем мы говорили, имело для обоих нас первостепенное значение.

- Но где предел безопасности современной техники? - наступал я.- Каким бы совершенным ни был механизм, он рано или поздно может выйти из строя.

- Всех случаев, конечно, не предусмотришь,- рассмеялся конструктор.- Как говорят, в жизни бывает всякое. Наша обязанность - подробно продумать и проверить надежность всех дублирующих систем, возможности мгновенной заменяемости и быстрого ремонта приборов.

- Но вероятно, "Трешер" тоже не выпустили в море, предварительно не проверив надежности работы всех систем.

- Видишь ли, у нас здесь особая точка зрения. Когда речь идет о человеческой жизни - особенно космонавта или подводника,- все, что еще находится в стадии эксперимента, что еще вызывает сомнения или не опробовано в достаточной степени практикой, на наш взгляд, применено быть не может.

- Я - за эксперимент, когда надежность проведения его гарантируется другими системами, работа которых уже не вызывает никаких сомнений.

Здесь самый худший враг - погоня за сенсацией, за рекордами. А у американцев это нередко выступает на первый план.

Запустили мы, скажем, первый искусственный спутник,- им тут же захотелось чем-то "уравновесить" научный подвиг нашей страны. И тогда был послан в кругосветное плавание "Тритон": поборники империалистической политики с позиции силы искали "козырь", который можно было бы "выложить" на стол на предстоящем тогда совещании глав правительств...

С конструктором нельзя было не согласиться...

Но что же все-таки произошло с "Трешером"?

Вот как, по данным печати, восстанавливается ход давних теперь событий:

"Трешер" называли гордостью военно-морского флота США. Это была самая глубоководная и самая быстроходная подводная лодка, оборудованная новейшими навигационными приборами. Но "Трешеру" удивительно не везло. После спуска на воду лодка то и дело возвращалась в док. Однажды глубоко под водой отказали приборы. В другой раз специальные "аварийные глазки" просигналили о неисправности в атомном двигателе. В третий раз, не сумев вовремя уклониться, лодка столкнулась с буксиром, который оставил на ее корпусе глубокую вмятину.

Команда "Трешера" побаивалась своего корабля. Мрачно шутили: "Железный плавающий гроб"... "Братская могила". Несколько офицеров подавали рапорты о переводе на другую лодку. Поговаривали, что изъяны в конструкции "Трешера" результаты спешки. Вскоре лодка снова встала на ремонт. В корпусе вырезали отверстие около метра в диаметре, через которое внутрь корабля опустили новое оборудование. Когда отверстие заварили, выяснилось, что компания, поставлявшая металл, прислала не тот материал, который нужен. Пришлось переделывать.

И вот через 9 месяцев "Трешер" снова вышел в море.

В 7 часов 47 минут утра 10 апреля 1963 года командир "Трешера" Джон Харвей отдал команду к погружению. Штурман лейтенант Джеймс Уотсон припал к трубке радиотелефона.

В 7 часов 54 минуты он услышал голос Харвея. "Все в порядке,- сообщал командир лодки,- продолжаем погружение".

В 8 часов 09 минут Харвей доложил, что лодка погрузилась на половину заданной глубины.

"Трешер" сообщал теперь о себе через каждые 15 минут. Слышимость становилась все хуже. Лодка погружалась глубже и глубже.

В 9 часов 10 минут лодка не ответила на позывные. Она не

ответила на повторный вызов через минуту. Побледневший Уотсон прокричал в трубку: "У вас все в порядке? Отвечайте, отвечайте ради бога..."

Ответа не было.

Ночью матросы с миноносца "Хазелвуд" в свете прожекторов увидели на поверхности океана большое масляное пятно. На рассвете команда "Скайларка" подобрала в волнах две резиновые перчатки: красную с правой руки и желтую - с левой. В таких перчатках работали машинисты атомного двигателя подводной лодки. Это все, что возвратил людям океан. На этом все кончилось.

Промышленные предприятия и судоверфи США часто критиковались за невысокие качества работ. Одним из наиболее неистовых критиков был адмирал Риковер. За шесть месяцев до гибели "Трешера" в одном из своих выступлений он заявил: "Не раз, когда я находился на подводной лодке на большой глубине, происходили аварии систем забортной воды. И всегда по причине плохого качества материала арматуры. И если бы не моментальные действия экипажа, последствия могли быть катастрофическими, и я бы не выступал сегодня здесь..."

Об агрессивных устремлениях Пентагона ясно и откровенно говорится в книге Джорджа Стила, бывшего командира американской подводной лодки "Морской дракон", совершившей поход подо льдами Канадского архипелага к Северному полюсу через Северо-Западный морской проход.

Стил и его команда, конечно, мужественные люди. Но и в раздумьях Стила та же официозная доктрина агрессии: "Северный Ледовитый океан становится теперь уникальным районом боевых действий подводных лодок... Теперь... подводные лодки, вооруженные баллистическими ракетами, могут открыть огонь из Арктики прямо в сердце Северной Америки или Евразии, а наш прежний союзник - Советский Союз - сильно зависит от ежегодной проводки судов в сибирские порты по Северному морскому пути. Таким образом, Арктика становится новым потенциальным океанским театром военных действий. Нам нужно определить наших потенциальных противников в расширении познаний об Арктике, в приобретении опыта действий в этом районе и в поддержании постоянной боевой готовности".

В ноябре 1960 года подводная лодка "Джордж Вашингтон" в первый раз вышла для боевого патрулирования в Норвежское море. С той поры службу боевого патрулирования несут все боеготовные ракетные лодки США. Подводные лодки с ракетами "Поларис" постоянно находятся в восточной части Атлантического океана, Норвежском и Средиземном морях, западной части

Тихого океана. Подобная практика применения подводных ракетоносцев американскими милитаристами вызывает серьезную озабоченность о судьбах мира и не исключает развязывания термоядерной войны.

В планах американского военного командования значительное место занимает Арктика. Для осуществления своей "полярной стратегии" Пентагон стремится создать опорные пункты в Арктике, занять господствующее положение в ней, подчинить своему контролю важнейшие арктические воздушные и морские пути, обеспечить себе возможность нанесения по миролюбивым странам Европы и Азии ударов авиацией, беспилотными средствами и флотом, используя кратчайшие направления.

Одним из основных мероприятий США по подготовке арктических районов в качестве стратегического плацдарма является расширение существующих и строительство новых авиационных и морских баз на Крайнем Севере. Американский генерал Томас Филиппе писал в журнале "Комбат Форсес", что военно-воздушные базы в Арктике должны дополнять базы в Европе, на Ближнем и Среднем Востоке и в Азии. (...)

Цепь американских арктических военных баз проходит через Алеутские острова, Аляску, север Канады, Ньюфаундленд, Гренландию и Исландию. Наиболее крупными базами США на Аляске и Алеутских островах являются военно-воздушные базы в Фэрбенске, Лэдде, Эйемоне, Элмендорфе, Айельсоне, Анкоридже, Ненане, Номе и военно-морские базы в Хейсене, Кальяке, Ситхе, Барроу, Датч-Харборе.

К военным базам на Аляске непосредственно примыкают американские базы на севере Канады. К ним относятся авиационные базы на Баффиновой Земле у залива Фробишер и в форте Чимо (залив Унгава), на Ньюфаундленде, на Лабрадоре в Гуз-Бей.

* * *

Крупнейшая воздушная база создана на северо-западе датского острова Гренландия в Туле. Это самая северная американская база для реактивных стратегических бомбардировщиков - носителей атомных бомб.

Газета "Вашингтон пост" пишет, что база в Туле построена с таким расчетом, чтобы с нее "могли быть предприняты атомные нападения против любого главного объекта России". Она построена на материковом льду толщиной до 300 метров. На ней оборудована взлетно-посадочная полоса длиной 3000 метров и строится такая же вторая полоса. Здесь расположены мощная радарная станция с антенной, высота которой 400 метров,

ангары, мастерские, заправочные пункты. В гарнизоне насчитывается около 10 тысяч военных и гражданских специалистов. Вблизи базы построен новый порт со складами для военных грузов и горючего.

В Гренландии созданы еще две крупные базы: первая в западной части Сенре-Стрем-фьорде, 1000 километров южнее Туле; вторая в Нарсарсуаке, на юге острова.

Задается вопрос: кто же первый проложил трудные трассы подо льдом Арктики? В спорах до сих пор часто ссылаются на Свердрупа и Уилкинса, одних из первых моряков, попытавшихся на подводных лодках покорить Арктику, связывая их имена с первыми подледными плаваниями подводных лодок.

Но, собственно, о каком подледном плавании говорит сам Свердруп. Послушаем его:

"Теперь мы ждем только того, когда мотористы закончат свою работу с ледовыми бурами, чтобы, наконец, приступить к деятельности. Интересно, окажется ли Уилкинс прав? Он сказал как-то: "Есть единственный способ заставить эту лодку погрузиться под воду. Надо набить ее динамитом и потом взорвать!"

Будет грустно видеть исчезновение "Наутилуса", потому что каждое судно является как бы живым существом. Я не могу считать "Наутилус" просто корпусом, набитым машинами! Для меня он живая личность, потому что у него было довольно много разума, у нашего "Наутилуса". Он отлично знал, что он стар и его никак уже не омолодить, и потому изо всех сил противился, когда было решено изъять его с "кладбища" на морской станции в Филадельфии, подвергнуть процессу омолаживания... и назвать "Наутилусом".

Он устроил скандал, когда его должны были вести из Филадельфии в Нью-Йорк для крещения, он отказался идти добровольно через Атлантический океан, пытался сам нырнуть под воду во время перехода вдоль норвежских берегов, и брыкался, и лягался, озлившись, когда его заставили идти до самых северных берегов Шпицбергена... Ему так и не удалось стряхнуть с себя людей! Несмотря на то что он брыкался, его заставили войти во льды... Но там он сбросил руль глубины, пустил его ко дну и перестал быть подводной лодкой!

...Мы узнали также, что "Наутилус" никогда не будет пригоден для льдов и что никогда не возникнет и речи о каком-нибудь новом полярном плавании на нем. Поэтому его все же приходится уничтожить, и наиболее достойный для этого способ - дать "Наутилусу" исчезнуть в его же собственной стихии... ("Наутилус" был затоплен у норвежских берегов в 1932 году.- А.

С.)

Не было недостатка в предупреждениях и в предсказаниях перед нашим отплытием летом 1931 года. Теперь, когда события несколько отступили на задний план, я часто размышляю над тем, кто же был прав: те, кто не верил в самую идею, не верил в "Наутилус", или же мы, продолжавшие свою линию?

Мы еще не знаем, правы ли те, кто не верит в эту идею, ибо до сих пор еще никто... не плавал под сплошным льдом на подводной лодке. Я лично по-прежнему верю, что можно исследовать Ледовитый океан с помощью подводной лодки, я основываюсь на своем знакомстве с состоянием льдов и считаю, что можно построить соответствующую своему назначению подводную лодку".

- А Уилкинс? - спросите вы.- Чего достиг этот американский исследователь?

Соответствовали ли результаты его похода той неистовой рекламной свистопляске, которая поднялась вокруг его экспедиции.

Хорвальд Свердруп, человек вполне доброжелательный к ней, и здесь до нас сказал огорчительную правду: пытаясь загнать под лед свою лодку, он поднял ее корму "на воздух в знак негодующего протеста против подобного обращения с подводной лодкой".

Мы никак не хотим принизить значение начинаний Уилкинса и Свердрупа. Эти отважные люди сделали все, что смогли. К сожалению, техника, которой они располагали, не позволила им осуществить намеченное. Их подледное плавание не состоялось.

Где же искать первые тропки, по которым теперь уверенно и спокойно ходят атомные гиганты?

Еще в 1936 году был совершен успешный групповой арктический поход советских подводных лодок. Командовал тогда дивизионом капитан 1 ранга Грибоедов. В походе принимал участие флагман 1 ранга Душенов.

Свердруп в 1934 году пророчески замечал:

"...Я более чем уверен, что раньше или позже, но подводная лодка будет применена для исследования Полярного моря.

И разве не может случиться, что следующая подводная лодка, которая сделает попытку нырнуть под полярные льды, будет принадлежать СССР?"

Свердруп оказался неплохим пророком.

В 1938 году советская подводная лодка "Красногвардеец" ("Д-3") идет на помощь папанинской четверке. Командует лодкой Виктор Николаевич Котельников.

Вот что рассказывает Филипп Васильевич Константинов -

участник похода и флагманский штурман бригады.

"Дело обстояло так. Когда "Д-3" вошла в пролив, отделяющий остров Ян-Майн от Исландии, по курсу все чаще и чаще стали попадаться вначале отдельно плавающие льдины, а затем и довольно обширные ледяные массивы. По мере дальнейшего следования к центральной части Датского пролива "Д-3" приходилось несколько раз в надводном положении пересекать узкие полосы мелкобитого льда... Однажды на подходе к одной из таких перемычек Котельников принял решение произвести пробное погружение и поддифферентовать лодку. Он опасался, что путь "Д-3" в любое время может преградить полоса крупнобитого льда, в который входить будет небезопасно... Обход узкой, но длинной полосы льда или поиск безопасного прохода уклонил бы лодку от заданного командованием маршрута. Наиболее выгодным вариантом в подобной обстановке было бы форсирование льда в подводном положении. Заранее трудно предположить, какая перемычка встретится на пути "Д-3", поэтому нужно было иметь хотя бы минимальный опыт форсирования подобных преград. Перемычка из мелкобитого льда, к которой подошла подводная лодка перед пробным погружением, имела ширину примерно пять кабельтовых, она показалась Котельникову несложной для форсирования, и командир обратился к находившемуся на борту капитану 1 ранга Грибоедову за разрешением пройти ее в подводном положении на глубине 50 метров. Грибоедов дал на это разрешение. Так "Д-3" около 30 минут впервые плавала подо льдами".

Прошло два года.

И вот новое свидетельство (это произошло во время войны с белофиннами) одного из трех первых на Балтике Героев Советского Союза, командира "Щ-324", капитана 3 ранга А. М. Коняева: "Идя курсом 180 градусов в 16 милях от маяка Меркет, встретил сплошной лед толщиной в 6-9 см... Чтобы не обнаружить пути форсирования лодками Кваркена и чтобы не подвергать лодку опасности налета авиации противника, решил идти подо льдом"...

"Щ-324" ушла под ледяной покров в 10 часов 9 минут и только в 20 часов всплыла, "ломая лед толщиною 10 см, а местами - 25 см".

Мы не из породы кичливых и глубоко чтим все, сделанное нашими зарубежными коллегами. Но нужно отдать должное и русским людям. Их путь был самый трудный!

Помните спор героев Жюля Верна:

"...Знаете, господин профессор,- сказал мне в этот день Нед Ленд,- если нашему капитану удастся пройти дальше...

- Тогда что, Нед?

- То он будет молодчиной!

- Почему?

- Потому что никто не может преодолеть сплошной лед! Не спорю, наш капитан силен. Но - тысяча чертей! - не сильнее же он природы. И если она выстроила тут неодолимую преграду, ему придется волей или неволей остановиться!

- Вы, кажется, правы, мистер Ленд... А все-таки мне бы очень хотелось узнать, что находится за этими льдами. Меня самого раздражает эта стена!

- Хозяин прав,- сказал Консель.- Стены созданы специально для того, чтобы раздражать ученых. Была бы моя воля, я снес бы все стены на земле!

- Пустое,- ответил канадец.- Я отлично знаю, что прячется за этой стеной!

- Что же? - спросил я.

- Лед, только лед! - ответил канадец.

- Вы уверены, Нед? - возразил я.- Но я сомневаюсь в этом, и вот почему я хочу продолжать путь на юг.

- Тем хуже, господин профессор,- ответил Нед Ленд.- Вам придется отказаться от этой мысли. Мы дошли до границы сплошных льдов - этого уже достаточно. Дальше не удастся сделать ни шагу ни нам, ни капитану Немо, ни "Наутилусу". Хотите ли вы этого или не хотите, но мы вернемся на север, то есть в места, где живут все порядочные люди.

Я должен был признать, что Нед прав в одном отношении: до тех пор, пока корабли не научатся передвигаться по ледяным полям, им придется останавливаться на границе сплошных льдов".

Сейчас такой спор вызывает лишь улыбку.

А ведь каких-то 50-60 лет назад все это казалось далекой-далекой фантастикой.

* * *

Мне посчастливилось встречать их на пирсе после казавшегося тогда немыслимым рейса.

Не верилось, что такое свершилось, хотя мы шли к этому часу долгими и долгими годами, бессчетное число раз проверяя механизмы, тренируя людей, придирчиво взвешивая все "за" и "против"...

Иные малосведущие в нашем деле могли бы сказать:

- Ну и что же в этом особенного: подходит лодка к полюсу, командир находит полынью или наиболее тонкий лед и - всплытие.

Но мы-то, подводники, знали, что это не так.

Мы знали, что у американцев трижды срывалась сама попытка пройти под полюсом. Трижды! Хотя американские моряки выбрали и облегченную обстановку, и наиболее благоприятный для всплытия район.

Перед Жильцовым и Сысоевым стояла задача: пройти под полюсом и всплыть в районе его.

Выбрать нужное место для всплытия совсем не легко. Для этого необходимы и мастерство всего экипажа, и незаурядное мужество. Ведь мы шли непроторенными путями, и никто не мог подсказать нам, какие опасности встретятся на пути.

Я понимал, что слова американского командира Калверта в книге "Подо льдом к полюсу": "Я невольно напряг все мускулы в ожидании сильного удара, который мог означать катастрофу",- не пустой звук.

Полюс редко бывает гостеприимным.

Мы шли к нему, надеясь на творческое мужество советских людей, ученых, конструкторов, рабочих, давших нам в руки самую совершенную технику.

И вот лодка подходит к причалу.

Десятки рук тянутся к друзьям, имена которых скоро узнает весь мир.

Торжественно плывет над притихшей водой медь оркестра.

Сразу возникает импровизированный митинг. Кого мог оставить равнодушным рассказ Героя Советского Союза капитана 2 ранга Л. Жильцова:

- Нам выпала большая честь решить сложную задачу: пройти к полюсу под многометровой толщей полярного льда.

Экипаж лодки не сомневался, что все обойдется хорошо. Мы верили в технику, созданную руками советских рабочих, верили друг в друга. Мы хотели во что бы то ни стало выполнить задание. Из штурманской рубки поступил доклад: "Проходим полюс!" Приборы вскоре определили, что над нами полынья. Я дал команду: "По местам! Стоять к всплытию!"

И в эти напряженные минуты сложнейшего маневра люди - хозяева замечательной техники - были сосредоточены и спокойны, действовали безошибочно и уверенно. Сердце атомохода билось ровно, не зная перебоев. Лодка плавно всплыла в центре полыньи. Замерла стрелка глубиномера. По трапу мы вышли на лед. На высоком нагромождении торосов в районе Северного полюса установили Государственный флаг нашей Родины. В штаб была послана радиограмма об успешном выполнении правительственного задания.

Нужно сказать несколько слов о Жильцове, Петелине, Сысоеве - этих подводных асах, штурмовавших полюс из глубин.

Скромнейшие люди в жизни, они шли на выполнение этого трудного задания спокойно и уверенно.

Юрий Сысоев рассказывал мне после похода:

- Было бы неправдой сказать, что я был абсолютно спокоен. Сами понимаете: ошибись в расчетах хоть немного, и лодка могла удариться о паковые льды. Но я был твердо уверен и в людях, и в технике. Даю команду:

- По местам стоять к всплытию!

Секунды кажутся часами. Но даже толчка мы не почувствовали: лодка словно "вписалась" в полынью. Стрелка глубиномера замерла. Отдраиваем рубочный люк, и крепкий морозный воздух ударяет в отсеки.

- Полюс!..

Через вахтенного офицера отдаю команду:

- Группе, выделенной для водружения на Северном полюсе Государственного и Военно-Морского флагов Советского Союза, собраться в центральном посту!..

Прошло несколько минут, и над полюсом взвилось алое полотнище - флаг Родины. Рядом трепетал на ветру Военно-Морской флаг.

Эти минуты я не забуду никогда в жизни..."

Штурм полюса из глубин!

Трудно ли было это и опасно? Судите сами. Когда командир американской подводной лодки "Скейт" Джеймс Калверт плыл к полюсу, он записал: "Сидя в одиночестве в своей каюте, я не мог прогнать из головы мысль о том, что с каждым оборотом винтов мы уходим все дальше и дальше от безопасного района. Далеко ли мы ушли от кромки льда? Успеем ли мы, если произойдет какая-нибудь неприятность, возвратиться к открытой воде до того момента, когда жизнь в стальном корпусе окажется уже невозможной? Я твердо решил выбросить эти мысли из головы. И все же, несмотря на огромные усилия не думать об этом, я вынужден был сознаться себе в том, в чем не признался бы никому другому. Я боялся..."

Мы шли подледными трассами без рекламного драматизма, а от этого подвиг советских моряков-подводников стал не меньше.

Л. Жильцов. Флаг над полюсом

Лев Михайлович Жильцов, русский. Родился 2 февраля 1928 года в г. Нахабина Истринского района Московской области. Летом 1941 года поступил в 1-ю Московскую Военно-морскую спецшколу. Аттестат зрелости получил в Ленинградском Военно-морском подготовительном училище. В 1949 году закончил Каспийское Высшее Военно-Морское училище. Службу в звании "лейтенант" начал на подводных лодках типа "М" Черноморского

флота. Здесь в 1954 году закончил службу в должности старшего помощника и был переведен на первую атомную подводную лодку. С конца 1959 года стал командиром этой же подводной лодки, получившей на Северном флоте название "Ленинский комсомол". В 1962 году впервые она достигла Северного полюса. Командиру капитану I ранга Л. М. Жильцову в этом же году было присвоено звание Героя Советского Союза.

С того памятного дня, когда "Ленинский комсомол" всплыл в районе полюса среди вечных льдов, водрузил на полярной вершине нашей планеты Государственный флаг Советской Родины, прошло пятнадцать лет. Но у меня и сейчас перед глазами этот незабываемый миг: алое полотнище, словно язык яркого пламени, засияло на фоне серо-белесого неба. Находившиеся на льду подводники сначала замерли в торжественном молчании, а потом без всякой команды огласили белое безмолвие громогласным "ура!". Задание Коммунистической партии, Советского правительства было выполнено.

Высокая честь первыми среди советских подводников достичь заветной точки земного шара выпала на долю экипажа "Ленинского комсомола". И это вполне закономерно. Ему не раз приходилось выступать в роли первопроходца.

Тому, кто читал очерк А. Елкина "Атомная сходит со стапелей" в сборнике "Корабли-герои", наверняка запомнилось красочное описание спуска на воду первого подводного атомохода. Речь шла о нашем "Ленинском комсомоле". Мне посчастливилось быть непосредственным участником этого поистине исторического события. За много месяцев до него меня назначили старшим помощником командира на этот корабль.

Не буду подробно останавливаться на том, как шло освоение принципиально новой техники, как каждый из нас, начиная с командира, засиживался над научными трудами и учебниками по ядерной физике, детально изучал чертежи, схемы механизмов и приборов, а потом, по мере того как их устанавливали на корабле, целые дни проводил около них. Подолгу с нами беседовали, рассказывали, учили, а потом и экзаменовали конструкторы, инженеры, техники. И в первую очередь - научный руководитель проекта атомной подводной лодки. Многое давало и общение с рабочими - отличными специалистами, монтировавшими на корабле механизмы, приборы, устройства.

В биографию каждого корабля, как первые вехи на его жизненном пути, навсегда вписывается время закладки, спуска на воду, вступления в строй.

Нужно ли говорить, с каким нетерпением каждый из нас,

членов экипажа "Ленинского комсомола", ждал того мгновения, когда атомный корабль, покинув причал, сделает первые на своем веку мили!

И вот наконец отданы швартовы, и атомоход отходит от стенки завода. На борту лодки находится главнокомандующий ВМФ, в то время адмирал, С. Горшков. Корабль набирает скорость. Турбины работают без шума. В носу нет обычного буруна - его каплеобразные обводы хорошо обтекает вода.

Скорость все больше и больше увеличивается. Чуть покачивает. Свежеет.

Атомная лодка следует заданным курсом в район испытаний. Все идет нормально, и это нас радует. Внизу готовится торжественный обед. Командир пригласил главкома спуститься в центральный пост. Первым делом Сергей Георгиевич зашел в штурманскую рубку. Мы спокойны: штурман капитан-лейтенант Е. Золотарев (ныне капитан 1 ранга) - опытный, грамотный, скрупулезный офицер.

Адмирал очень внимательно ознакомился с картой, изучил прокладку, просмотрел записи в навигационном журнале и в присутствии командира сделал замечания на уровне самого опытнейшего флагманского штурмана.

В дальнейшем мне еще раз пришлось столкнуться со штурманской подготовкой нашего главкома. Незадолго до похода к полюсу весной 1962 года на одном из совещаний он подозвал меня к себе и, указав на Главного конструктора штурманской аппаратуры, с улыбкой сказал:

- Все главные конструкторы приборов и механизмов оставляют "для себя" некий гарантийный запас. Уверен, что ваша навигационная аппаратура будет надежно действовать по крайней мере до 88-й параллели (в то время обычно считалось, что гирокомпасы с полной гарантией могут работать лишь до широты 80-85°). Надеюсь, командир, вы убедитесь в походе, прав я или нет.

Уже в плавании я смог убедиться в том, насколько верен был прогноз главкома. Мы пересекли 86-ю, затем 87-ю, наконец 88-ю. Штурман и все, кто находился в центральном посту, не переставали восхищаться техникой. Приборы показывали точно. Что и говорить, прекрасную технику создали наши советские ученые и инженеры!

Но вернемся к первому плаванию корабля. Присутствовавшие на борту испытатели по приказанию главкома задавали разные режимы работы нашей энергетической установке. В плавании проверялась не только техника, но и надежность и подготовка людей. К чести личного состава, никто не подкачал. Потом,

конечно, было немало походов. Но первый выход в море на новом корабле остался в памяти навсегда!

Задолго до плавания к полюсу побывал "Ленинский комсомол" и под арктическим льдом в различных районах Северного Ледовитого океана, Во время этих полярных походов, разных по продолжительности и выполняемым задачам, экипаж получал, так сказать, "подледную практику". Мы знакомились с айсбергами, "щупали" приборами паковый лед, искали полыньи и разводья, проверяли работу разнообразной аппаратуры, установленной на корабле. Опыт доставался иногда немалой ценой. Помню приход в базу из первого подледного плавания в условиях полярной ночи. Мы стояли с офицерами на пирсе и с огорчением смотрели на перископ. Он был погнут при всплытии во льдах. Наш командир Герой Советского Союза капитан 1 ранга Леонид Гаврилович Осипенко, окинув взглядом его тело, попросил закурить, хотя год назад бросил, и сказал: "Приборы надо проверять заранее и верить им, верить, как своим глазам. Тогда перископом можно и не пользоваться. Мотай это себе на ус, Михалыч!

Тебе наверняка плавать под полюсом. Будешь всплывать, учти этот печальный опыт!" Как пригодились дружеские советы нашего командира потом, когда мне доверили командовать "Ленинским комсомолом"! И конечно, не только я, но все, тогда еще молодые, а теперь убеленные сединами подводники вспоминают с теплым чувством своего первого командира - учителя и большого друга Л. Осипенко. На его плечи легли многие заботы, связанные со спецификой плавания атомных подводных лодок. Трудностей занимать не приходилось. Но под его руководством экипаж успешно преодолевал их.

Несмотря на то что на "счету" нашего корабля уже было немало подледных миль, к походу на Северный полюс готовились особенно тщательно. Внимательнейшим образом проверялся каждый механизм, каждый прибор. Под особым контролем находились те системы и комплексы, которые обеспечивали работу энергетической установки и навигационной аппаратуры, предназначенной для плавания в приполярных районах.

Работали с большим энтузиазмом. У всех было одно желание - образцово, в сжатые сроки подготовиться к походу. В нашей печати уже после возвращения с полюса об этом писалось, и повторяться, как я понимаю, нет нужды. Хочу только еще раз подчеркнуть, что каждый из нас не только стремился вложить в дело знания и опыт, но и отдавал всего себя, проявляя творчество, инициативу и сообразительность. В тот период с особой силой раскрывались замечательные моральные качества

личного состава корабля. Мобилизовать все силы экипажа на тщательную подготовку к походу командиру, офицерам помогали партийная и комсомольская организации.

Наконец настал день выхода. Ждали мы его не только с нетерпением, но и с определенной тревогой: предстояла последняя проверка готовности к походу специалистами штаба. Закралось сомнение: все и все ли готовы. Но опасения были напрасными. Люди показали отличные знания своих обязанностей. Не подвела и техника.

Получаю последние указания, уточняю обстановку. Штурман, капитан-лейтенант О. Певцов докладывает принятый прогноз погоды. И вот долгожданное "добро" на выход. Объявляю тревогу. На борт прибывает руководитель похода контр-адмирал А. Петелин. Нужно ли говорить, что участие в плавании такого опытного подводника было очень важно для всех нас, и прежде всего для меня, сравнительно молодого командира. Отдаются швартовы, медленно отходим от плавпричала.

Лодка находилась уже далеко в море, когда старшина команды радиотелеграфистов доложил о полученном по радио Обращение Военного совета ВМФ за подписью главнокомандующего Военно-Морским Флотом адмирала флота С. Горшкова и заместителя начальника Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота вице-адмирала В. Гришанова. Доброе напутствие руководителей мы тут же объявили по корабельной трансляции.

Жизнь корабля, идущего с большой скоростью в холодных глубинах океана, текла строго размеренно. Четко неслись вахты. Регулярно проводились тренировки, осмотры оружия и технических средств. Словом, все, как в обычном походе. И как всегда, особо присматривали за теми механизмами, которые, как говорится, несли большие перегрузки. И не зря!..

Однажды в ЦП поступило донесение, что подшипник электродвигателя, обеспечивающего работу важной системы, стал резко нагреваться. Рисковать было нельзя. Капитан-лейтенант-инженер А. Шурыгин предложил заменить этот подшипник, поставленный во время предпоходовой подготовки, на прежний, отработавший уже не одну кампанию. Его поддержали. Несмотря на трудности, работу выполнили в исключительно короткие сроки. Это первое серьезное испытание еще раз подтвердило высокую техническую грамотность и практическую выучку личного состава.

В назначенное время лодка подошла к кромке льда. И вот на экранах телевизоров сначала появились отдельные льдины, словно облака, стремительно пролетающие над кораблем. Потом

потянулись сплошные ледяные поля, изредка расколотые узкими трещинами и небольшими разводьями.

Наши атомные лодки оснащены совершенными приборами для обнаружения льдов, точного определения их формы и осадки. И все же каждому хотелось хоть разок взглянуть в окуляр перископа. Установилась даже своеобразная очередь. Но такое наблюдение не было лишним. И по совету контр-адмирала Петелина мы ввели не предусмотренный никаким боевым расписанием пост, который кто-то остроумно окрестил постом "вверхсмотрящего" (по аналогии с "впередсмотрящим"). Вот уж тем, кто нес вахту у перископа на этом посту, вдоволь удалось налюбоваться ледовым пейзажем.

Особенно запомнился момент всплытия. Как сейчас вижу цепь ослепительно белых торосов с остроконечными вершинами - словно строй застывших воинов в белых маскхалатах, куски льда, отрывающиеся от ледяного берега полыньи и дрейфующие к другому берегу. И удивительная первозданная тишина.

Когда время, отведенное на первую стоянку, истекло, мы погрузились на глубину (здесь встреча с ледяными колоссами океана - айсбергами маловероятна, и в то же время такая глубина позволяла наблюдать обстановку над нами) и легли на курс к Северному полюсу.

...Все ближе и ближе полюс. Но жизнь на корабле идет по-прежнему без особых перемен, как будто это обычный поход. Обойдя отсеки, Александр Иванович Петелин несколько даже удивился тому спокойствию, с которым неслась вахта: "Вроде находимся не на подступах к полюсу, а в полигоне боевой подготовки!.."

Некоторое оживление вызвала лишь подготовка к партийному собранию, на котором должны были обсуждаться заявления о приеме в партию нескольких человек из нашего экипажа.

Наступило 17 июля, день, когда "Ленинскому комсомолу" предстояло пройти под полюсом. Торжественным завтраком решили отметить это событие.

И вот на часах 6.40 (время, конечно московское). Штурман докладывает: "До полюса - 10 минут хода". Объявляю об этом по громкоговорящей связи. Все свободное от вахты собираются у празднично накрытых столов.

Полюс! От имени руководителя похода и командования корабля поздравляю экипаж. В ответ по отсекам раздается раскатистое "ура!".

Да, это настоящий праздник! И мы понимали, что обязаны им прежде всего нашим замечательным ученым, инженерам,

техникам, рабочим, создавшим такие прекрасные и совершенные корабли, как наш "Ленинский комсомол", корабли, которым под силу выполнение столь необычной и сложной задачи. Обязаны Коммунистической партии, Советскому правительству, делающим все, чтобы обороноспособность социалистической Родины находилась на том уровне, которого требует сложная современная международная обстановка.

Плавание продолжалось. Мы отрабатывали задачи, определенные планом похода. Выполнив их, повернули вновь к полюсу, но уже из другого полушария. Второй раз прошли точку пересечения земных меридианов как-то буднично. Просто объявили по отсекам, как это принято, когда приходим в район боевой подготовки или возвращаемся домой.

К нашему великому огорчению, непосредственно на полюсе подходящей для всплытия полыньи не оказалось. Однако сравнительно недалеко от него эхоледомеры все же помогли найти небольшое разводье. Корабль с трудом смог втиснуться в него. Всплыли довольно быстро и точно. Осторожно подняли перископ. Оказалось, более трети кормовой надстройки находится подо льдом. А в носу до его кромки всего несколько десятков метров. Дали самый малый ход. Корма вышла из-подо льда, а нос уперся в ледяной "причал".

Решили организовать настоящее увольнение на арктический "берег". Но сначала необходимо было отметить достижение Северного полюса установкой на паковом льду Государственного флага СССР. С этого волнующего события я и начал свой рассказ. Дополню его некоторыми подробностями.

Перекинули на лед сходню. Одна за другой спускались по ней партии людей. Неугомонный замполит, оказывается, еще в базе предвидел возможность проведения в центре Арктики спортивно-массовых мероприятий и захватил в поход две пары лыж и коньки. Ну кто мог отказать себе в удовольствии проложить лыжню в непосредственной близости от "земной оси"! Мы чувствовали себя вполне уверенно вблизи могучего атомохода, доставившего нас к эпицентру ледяной короны планеты.

Четыре часа длилось знакомство с Арктикой. Подводники фотографировались у торосов и на фоне флага. Многим захотелось иметь снимок около ледяной глыбы, оказавшейся при всплытии на надстройке. В шутку ее окрестили "подарком Нептуна".

Большую радость участникам плавания доставила радиограмма, в которой командование Северным флотом поздравляло экипаж "Ленинского комсомола" с успешным

выполнением ответственного задания.

Наступил момент прощания с полюсом. Подана команда: "Всем на корабль!" И хотя военным людям пристало выполнять ее без промедления, чувствовалось, что делается это без особого энтузиазма. Каждый стремился еще раз окинуть прощальным взором суровый ледяной простор Арктики. Как мне показалось, люди были в этот момент необычно молчаливы. И это понятно: свершилась давняя мечта многих поколений русских и советских подводников. Было о чем подумать!..

Старший помощник капитан 3 ранга Г. Первушин командует: "Убрать сходню!" Задраен рубочный люк. И лодка на ровном киле, без хода погружается в воды Северного Ледовитого океана. Курс - зюйд, к родным берегам.

По пути в базу "Ленинский комсомол" еще раз всплыл во льду. Но теперь этот сложный маневр стал уже делом привычным. И мы справились с ним без всякого напряжения.

И вот встреча дома. Погода как по заказу - солнечная. На причале множество людей. В руках у некоторых букеты скромных северных цветов. Звуки оркестра, и снова "ура!". Это в честь экипажа нашего корабля, прошедшего под паковым льдом тысячи миль и покорившего полюс.

В тот же день состоялось вручение правительственных наград.

С той поры минуло много лет. Но по-прежнему в боевом строю наш родной корабль. Немало совершил он новых походов, выдержал суровые испытания. Люди на нем сменились уже не раз, а героические традиции "Ленинского комсомола", заложенные первым экипажем, живут и приумножаются.

Н. Черкашин. Нижняя вахта

Николай Андреевич Черкашин, капитан второго ранга. Служил на Краснознаменном Северном флоте заместителем командира подводной лодки по политической части. Участник дальних походов.

Я просыпаюсь от возгласа вахтенного офицера: "Задраен верхний рубочный люк!" Крикливый динамик висит над самой головой, и во сне в память мою, как на сеансах гипнопедии, навечно впечатываются ночные команды и перекличка акустиков: "Глубина... метров. Горизонт чист..." Свищет в цистерны вода. Беспечное покачивание сменяется целеустремленным движением вниз, вниз, вниз вглубь, вглубь, вглубь. Все вещи замерли, точно оцепенели от гипноза глубины: дверца шкафчика не бьется, посуда в буфете кают-компании не гремит. Отсек наливается тишиной, глухой до жути после клохтанья дизелей и плеска волн в борта. В минуты погружения превращаешься в очень чуткие

живые весы: ощущаешь десятые доли градуса любого дифферента. Некая тяжесть, будто ртуть, переливается то в ноги, то в голову, пока наконец лодка не выравнивается и не наступают обманчивые твердь и покой.

На столе у меня - буддийский бурханчик с качающейся головой, поклоны и наклоны которой отмечают крены и дифференты корабля. Должно быть, сейчас голова божка запрокинулась за спину - дифферент заложили такой, что пятки мои уперлись в носовую переборку. Не иначе на рулях глубины Комлик - самый молодой "горизонталыцик". Нет ничего тоскливее, чем уходить на глубину с такой крутизной. В такие минуты родная каюта, дарующая столь драгоценное в отсечной тесноте одиночество, кажется склепом. Она так мала, что в ней можно или сидеть, или лежать. Она похожа на берлогу под стволом поваленного дерева: "ствол" - толстенный извив вентиляционной магистрали - проходит по подволоку. А круглый свод борта усиливает впечатление ямы. С подволока, словно мухоморы, свисают красные вентили аварийной захлопки и аварийного продувания балластной цистерны.

Нервы, нервы... На каком-то месяце автономного плавания они неизбежно дают знать о себе. К черту тоскливые мысли! Лучший способ от них избавиться пройти по отсекам, "выйти на люди".

Я натягиваю китель, нахлобучиваю пилотку...

Пригнувшись, вытискиваюсь из каютного проемчика в низенький тамбур, который отделяет каютку старпома, отодвигаю дверцу с зеркалом и выбираюсь в средний проход.

Изнутри подводная лодка похожа на низенький тоннель, чьи стенки и своды в несколько слоев оплетены кабельными трассами, обросли приборными коробками и вовсе бесформенной машинерией. Механизмы мешают распространяться свету плафонов, и оттого интерьер испещрен рваными тенями и пятнистыми бликами. У носовой переборки, в полумраке, словно красная лампада, тлеет сигнальная лампочка ЛОХ{36}.

Красная лампочка подсвечивает Ионе Тодору, вахтенному электрику второго отсека. Завидев меня, он приподнимается из укромного местечка между командирской каютой и водонепроницаемой переборкой носового торпедного отсека.

- Тарыц-кап-нант, вахтенный электрик матрос Тодор!

- Есть, Тодор. Как плотность?

С легким молдавским акцентом Тодор сообщает плотность электролита в аккумуляторных баках. Я щелкаю выключателем аварийного фонаря - горит. На этом "официальную часть встречи" можно прервать. Я - замполит, и от меня, кроме вопросов по

службе, всегда ждут чего-то еще. Старпом называет такие мои вылазки - "поговорить с матросом на сон грядущий о любимой корове, больной ящуром". Тодор - бывший виноградарь, и мы действительно говорили с ним когда-то о страшной болезни лозы - филлоксере. Это было давным-давно - еще в самом начале похода. С того времени мы успели с ним вот так - мимоходом, накоротке - переговорить об Ионе Друце и Марии Биешу, о Кишиневе, о коньяке "Калараш", о мамалыге, о Котовском, о Маринеско, о том, что молдавское "ла реведерен!"{37} очень похоже на итальянское "арри вэдэрля!"{38}, о битве при Фокшанах, о цыганах, что "шумною толпой по Бессарабии кочуют", о...

Он один молдаванин в экипаже, и я знаю, как приятны ему эти беглые напоминания о родине. И без того скромные мои знания о "солнечной Молдове" давно иссякли. Тодор ждет. Ну, что я еще скажу?! Не повторять же снова об этой проклятой филлоксере?! Тодор сам приходит на помощь:

- Товарищ капитан-лейтенант, не слышали в "Последних известиях", какая там погода у нас?

Ну, как ему скажешь, что не слышал?!

- Слышал. Сухо. Безоблачно. Температура - около тридцати.

Тодор светлеет:

- Как всегда! У нас всегда так!

Я заметил, с каким вниманием слушают в отсеках сводку погоды в "Последних известиях". И в самом деле, услышишь, что в Москве оттепель, ветер слабый до умеренного, гололед,- и будто клочок письма из дома получил. Трудно ли представить себе московский гололед?

"С огнестрельным оружием и зажигательными приборами вход в отсек категорически запрещен!" Медная табличка приклепана к круглой литой двери лаза в носовой торпедный отсек. Оставь огниво всяк сюда входящий. Всяк сюда не войдет. В рамочке на переборке - "список должностных лиц, которым разрешен вход в первый отсек при наличии в нем боезапаса". Список открывает фамилия старпома, за ней - моя.

Первый отсек самый большой - он протянулся во всю длину торпед, и оттого, что последняя его стенка скрыта в зарослях трубопроводов и механизмов, замкнутое пространство стальной капсулы не рождает ощущения безысходности. Ему не может здесь быть места хотя бы еще и потому, что сам отсек задуман как убежище: над головой - торпедопогрузочный люк, через который, если лодка не сможет всплыть, выходят на поверхность точно так же, как и через трубы носовых торпедных аппаратов. Это двери наружу, врата исходов.

На настиле между стеллажными торпедами меня встречает вахтенный отсека старшина первой статьи Ионас Белозарас. Опять Иона!.. Белозарас - отличник боевой и политической подготовки, отличник Военно-Морского Флота, специалист первого класса, командир отделения торпедистов, групкомсорг, помощник руководителя политзанятий.

Я люблю этого старшину вовсе не за его многочисленные титулы: тихий неразговорчивый литовец - человек слова и дела, на него всегда можно положиться... Он постарше многих своих однокашников по экипажу - пришел на флот после техникума и еще какой-то отсрочки. Рядом с девятнадцатилетним Тодором - вполне взрослый мужчина, дипломированный агроном. Я даже прощаю ему учебник "Агрохимии", корешок которого торчит из-под папки отсечной документации. Вахта торпедиста - это не вахта у действующего механизма, но дело даже не в том. Белозарас поймал мой взгляд, и можно быть уверенным, что теперь до самой смены к книге он не притронется. Нотации об особой бдительности к концу похода лишь все испортят.

Чтобы соблюсти статус проверяющего начальника, я спрашиваю его о газовом составе воздуха. Вопрос не праздный. "Эликсир жизни" в соприкосновении с маслом взрывоопасен, точно так же как выделяющийся в аккумуляторных отсеках водород,- недаром торпеды и все инструменты подвергают здесь обезжириванию.

Вахтенный торпедист через каждые два часа обязан включать газоанализатор и сообщать показания в центральный пост. Все в норме. Кислорода - 20%, углекислоты - 0,4%. Я не спешу уходить. Любой отсек - сосуд для дыхания. Все его пространство, изборожденное, разорванное, пронизанное механизмами,- это пространство наших легких, под водой оно как бы присоединяется к твоей плевре. Воздух же в первом всегда кажется свежее, чем в других помещениях. Видимо, потому, что он прохладнее, что его не нагревают ни моторы, ни электронная аппаратура, не говоря уже о камбузной плите или водородосжигательных печках. Я делаю несколько глубоких очистительных вдохов...

Чтобы пройти в кормовые отсеки, надо вернуться в - жилой офицерский. Он похож на купированный вагон, грубовато отделанный деревом, из которого стругали в войну ружейные приклады.

Здесь же, под сводом левого борта, протянулась выгородка кают-компании. В одном ее конце едва умещается холодильник "ЗИЛ", прозванный за могучий рык "малым дизелем"; в противоположном - панель с аптечными шкафчиками. Раскладной

стол сделан по ширине человеческого тела и предназначен, таким образом, не только для того, чтобы за ним сидели, но и для того, чтобы на нем лежали. Лежали на нем трижды - три аппендикса вырезал под водой в дальних походах доктор. Может быть, поэтому, а может быть, потому, что столовый мельхиор под операционными светильниками сверкает на белой скатерти зловещей хирургической сталью, за стол кают-компании всегда садишься с легким душевным трепетом.

В положенный час кают-компания превращается в конференц-зал, в лекторий, в чертежную мастерскую, канцелярию, киноклуб, библиотеку и просто в салон для бесед.

Под настилом палубы отсека - трюм: в два яруса стоят там огромные черные баки элементов. В них заключена подводная сила корабля, его ходовая энергия, тепло, свет.

Но в этом же подполье обитает и гремучий дух-разрушитель - водород. Четвертая часть его в воздухе рождает взрывоопасную газовую смесь. Батареи постоянно выделяют водород, и следить за периодической вентиляцией их, как заведено еще со времен первой мировой войны,- недреманная обязанность вахтенного офицера - в море, дежурного по кораблю - в базе.

Центральный пост - средоточие органов управления всех жизненно важных корабельных систем, мозг подводной лодки. Тронное место в центральном посту занимает железное креслице, приваренное к настилу у носовой переборки так, что командир в нем всегда сидит спиной к носу корабля. Оно похоже на подставку для старинного глобуса. Под креслом размещен штурманский агрегат. Если уместиться в тесной чаше сиденья, то в лопатки упрутся, словно стетоскопы, ревунные раструбы машинных телеграфов. Прямо у колен окажется "разножка" боцмана перед манипуляторами рулей глубины и многоярусным "иконостасом" из круглых шкал глубиномеров, аксиомеров, дифферентомеров.

За спиной боцмана - конторка вахтенного офицера с пультом громкой межотсечной связи. У ног "вахтер-цера" сидит обычно на "сейфе живучести"{39} вахтенный механик. Эти четыре человека - "мозжечок" субмарины - размещены купно, как экипаж танка.

Сейчас здесь напряженно - подвсплыли в приповерхностный слой. Слегка покачивает. Из выносного гидроакустического динамика слышно журчание, с каким перископ режет поверхность. Это журчание да бесплотная мягкая сила, налегающая то на спину, то на грудь,- вот, пожалуй, и все, чем планета Земля дает знать о себе. Под водой же обрываются и эти связи с внешним миром. Единственное, что напоминает о береговой, сухопутной жизни,- сила тяжести. За оболочкой

прочного корпуса могли бы проноситься звездные миры и проплывать затонувшие города, бушевать смерчи или протуберанцы, но в отсеках все так же ровно светили бы плафоны и так же мерно жужжал репитер гирокомпаса. Но мы-то знаем, что за этой тишиной и бездвижностью. Мы погружены в мир сверхвысоких давлений - такой же опасный, как космический вакуум. Мысль эта неотступна, как и давление океана. Она напрягает душу, чувства, разум так же, как обжатие глубины - прочный корпус.

Быть в центральном посту и не заглянуть в штурманскую рубку очень трудно. Это единственное место на подлодке, где ощущается движение корабля, где своими глазами видно, как пожирается пространство: в окошечках штурманского прибора переползают цифры миль, градусы и секунды пройденных меридианов, параллелей...

Мне нравится бывать здесь еще и потому, что деревянная каморка в железных джунглях центрального поста - с полками, заставленными томами лоций, крохотными шкафчиками, выдвижной лампой и самым широким на лодке столом (чуть больше кухонного для малометражных квартир) - напоминает об уюте оставленного дома. К тому же это самая что ни на есть моряцкая рубка на подводной лодке: карты, секстанты, хронометры, звездный глобус... Тонко отточенные карандаши, резинки, мокнущие в спирте, параллельная линейка из грушевого дерева, острый блеск чертежных инструментов...

За прокладочным столом сегодня младший штурман лейтенант Васильчиков. Широкий, круглолицый, с румяными губами. Смотришь на него, и почему-то сразу представляешь его матушку: дородную, добрую, чадолюбивую. Мне всегда Становится неловко, когда с губ Васильчикова срывается порой крепкое словцо. Как будто его матушка где-то рядом и краем уха все слышит. Ругаться ему органически не идет: он добродушен и начитан. Единственный офицер в кают-компании, у кого ни с кем никаких конфликтов. Тип универсальной психологической совместимости.

"Тип" только что бросался ластиком, привязанным к леске, в лопасти вентилятора - здорово отскакивает! Вахта выпала скучная - карта пустая, ни островов, ни банок, серая цифирь глубинных отметок. До точки поворота еще, ой, как не скоро...

Следующий отсек - жилой, мичманский. Устроен он почти так же, как и второй,- те же аккумуляторные ямы под настилом, тот же коридор купированного вагона. Тут расположены рубка радистов, каюты механика и помощника, сухая провизионка, мичманская кают-компания, она же - восьмиместный кубрик...

По сравнению с первым отсеком, где в тропиках самый благодатный прохладный климат, атмосфера здесь пахучая и жаркая даже в Арктике. Причиной тому электрокамбуз, приткнувшийся к кормовой переборке. Напротив, чуть в стороне от двери, разверзся в полу люк мрачно знаменитой среди молодых матросов боцманской выгородки. Сюда спускаются провинившиеся, чтобы вершить на дне ее тесного трюма сизифов труд по наведению чистоты и сухости.

В дверях камбуза замечаю старпома - Георгия Симбирцева. Что-то жует.

- Не спится, Андреич?

- Бессонница.

- Это от голода,- авторитетно заявляет старпом.- Море любит сильных, а сильные любят поесть.

Если это так, то море непременно любит Симбирцева - волжанина с бурлацким разворотом плеч: еле в люк пролезает.

Камбуз - сплошной перегонный куб: пары конденсируются на холодном подволоке, и крупный дождь срывается сверху. Догадливые коки сделали себе навес из распоротого полиэтиленового мешка. Кок-инструктор мичман Маврикии печет оладьи. Наверху шторм, глубина небольшая - качает. Масло стекает то туда, то сюда и все время подгорает. Оладьи наезжают одна на другую спекаются в пласт. Маврикии кромсает его ножом.

- Ну, так что, Маврикиевна,- продолжает старпом прерванный разговор,загубил пролетарское дело на корню. В "провизионке" зверинец развел.

Вчера в трюме центрального поста под дверью рефкамеры старшина второй статьи Пяткин поймал мышь.

- Дак один только мыш, товарищ капитан-лейтенант. Дуриком завелся. Ни одного больше не будет.

Фигура Маврикина невольно вызывает улыбку: в кителе до колен и с длинными, как у скоморохов, рукавами, он ходит несуразно большими и потому приседающими шагами. По натуре из тех, кто не обидит мухи - незлобив, честен.

Маврикин - родом из-под Ярославля - пошел на сверхсрочную - в мичманы, чтобы скопить деньги на хозяйство. По простоте душевной он и не скрывает этого. В деревне осталась жена с двумя девочками. Знала бы она, на что подбила своего тишайшего мужа! Да и он уже понял, что подводная лодка - не самый легкий путь для повышения личного благосостояния.

- Деньги зря нигде не платят,- поделился Маврикии со мной открытием уже на вторые сутки похода.

Под водой он впервые, и его немало беспокоит морская

толща, подпираемая полукруглым подволоком камбуза. "Как бы не потопнуть нам,- чистосердечно поведал он о своих опасениях.- Уж больно железа кругом много".

- Мышь, говоришь, одна? - усмехается Симбирцев.- Смотри. Попадется зверь ящик коньяка поставишь.

Маврикин радостно улыбается:

- О, дак за ящик нарочно подпустить можно!

- Фу, как плохо ты думаешь о своем старпоме!

Симбирцев оставляет камбуз с напускной обидой. Дело Сделано: "психологическое напряжение снято". Маврикину уже не так тягостно. Мышь под водой живет, а уж он, Маврикин, и подавно выживет.

Там, где побывал старпом,- делать нечего: порядок наведен, люди взбодрены. Иду в корму по инерции...

Получить представление о здешнем интерьере можно, лишь вообразив такую картину: в небольшом гроте под сенью нависших зарослей вытянулись рядком три длинные плиты - что-то вроде мегалитической кладки. Так вот: "заросли" - это трубопроводы и магистрали. "Плиты" - верхние крышки дизелей. В надводных переходах на них обычно отогреваются промокшие на мостике вахтенные офицеры и сигнальщики.

Над средним дизелем подвешен чайник, и отсек стал похож на цыганскую кибитку.

С погружением под воду рабочая страда мотористов перемещается к электрикам. После стального клекота дизелей глухой гуд гребных электродвигателей льется в уши целебным бальзамом. Палуба по понятным причинам сплошь устлана резиновыми ковриками. От них ли, от озона ли, который выделяется работающими электромеханизмами, в шестом отсеке стоит тонкий крапивный запах.

От настила до подволока - высятся здесь параллелепипеды ходовых станций. Между ними - койки в два яруса. Точнее, в три, потому что самый нижний расположен под настилом - в трюме - только уже в промежутках между главными электромоторами. Спят на этих самых нижних койках митчелисты - матросы, обслуживающие гребные валы и опорные подшипники размером с добрую бочку. Из квадратного лаза в настиле торчит голова моего земляка и тезки - матроса Данилова. Я спускаюсь к нему с тем облегчением, с каким сворачивают путники после долгой и трудной дороги на постоялый двор. После "войны нервов" в дизельном в уютную "шхеру" митчелистов забираешься именно с таким чувством. Здесь наклеена на крышку контакторной коробки схема московского метро. Глядя на нее, сразу же переносишься в подземный вагон. Так и ждешь - из динамика

боевой трансляции вот-вот раздастся женский голос: "Осторожно, двери закрываются. Следующая станция - "Преображенская площадь".

Данилов знает мою особую к нему приязнь, но всякий раз встречает меня официальным докладом с перечислением температуры каждого работающего подшипника. Лицо у него при этом озабоченно-внимательное; так ординатор сообщает профессору после обхода температуру больных. Подшипники, слава богу, здоровы все, но подплавить их - зазевайся митчелист - ничего не стоит. Это одна из самых тяжелых и легко случающихся аварий на походе, и я выслушиваю доклад с интересом отнюдь не напускным.

Данилов - из той волны безотцовщины, что разлилась уже после войны. Мать он всегда называет ее "мама" - дала ему "девичье" воспитание: Данилов робок, застенчив, нелюдим. Он штудирует том высшей математики - готовится в институт. Частенько стучится ко мне в каюту: "Товарищ капитан-лейтенант, разрешите послушать мамину пленку". Перед походом я собрал звуковые письма-напутствия родителей многих матросов, и Данилову пришла самая большая кассета. Я оставляю его наедине с магнитофоном и ухожу обычно в центральный пост или в кают-компанию. Он возвращается к себе с повлажневшими глазами...

- Подшипники не подплавим?

- Как можно, товарищ капитан-лейтенант!

Напоследок я задаю ему почти ритуальный вопрос:

- Гражданин, вы не скажете, как лучше всего проехать...- придумываю маршрут позаковыристей,- со "Ждановской" на "Электрозаводскую"?

Данилов расплывается в улыбке и, не глядя на метро-схему, называет станции пересадок.

Жилой торпедный отсек вполне оправдывает свое парадоксальное название. Здесь живут люди и торпеды. Леса трехъярусных коек начинаются почти сразу же у задних аппаратных крышек и продолжаются по обе стороны среднего прохода до прочной переборки. Стальная "теплушка" с нарами. Дыхание спящих возвращается к ним капелью отпотевшего конденсата. Неровный храп перекрывает свиристенье гребных винтов. Они вращаются рядом - за стенами прочного корпуса, огромные, как пропеллеры самолета.

Площадка перед задними крышками кормовых аппаратов своего рода форум. Здесь собирается свободный от вахты подводный люд, чтобы "потравить за жизнь", узнать отсечные новости, о которых не сообщают по громкой трансляции. Здесь же чистится картошка, если она еще сохранилась. Здесь же

собирается президиум торжественного собрания, вывешивается киноэкран - прямо на задние крышки. Сюда же, как на просцениум, выбираются из-за торпедных труб самодеятельные певцы и артисты.

Матрос Сулейман Мухтаров втиснулся в промежуток между трубами торпедных аппаратов. На колене записная книжка.

- Что пишешь, Сулейман?

- Стыхи.

Он без смущения показывает блокнот: стихи написаны на азербайджанском языке.

У Мухтарова несколько необычный боевой пост - в гальюне центрального поста. По тревоге он бежит именно туда, забирается в тесную выгородку и, присев на крышку унитаза - больше не на что, а в полный рост не встанешь,ждет дальнейших событий, наблюдая одновременно "за герметичностью прочного корпуса". Ужасная участь для поэта - нестись в торпедную атаку верхом на крышке унитаза. Но Мухтарову вверены и святая святых подводной лодки - оба входных люка: верхний рубочный и нижний рубочный. Только это еще может примирить как-то с обязанностями трюмного боевого поста No 3.

Смена дня и ночи под водой незаметна, но, чтобы не ломать подводникам "биологические часы", уклад жизни построен так, что на ночные часы приходится как можно больше отдыхающих. В это время сокращается обычно освещение в отсеках, команды передаются не по трансляции, а по телефону.

Устроить себе ложе на подводной лодке - дело смекалки и житейского опыта. Хорошо на атомоходах - там простора в отсеках не занимать: матросы спят в "малонаселенных кубриках". На дизельных субмаринах о такой роскоши приходится только мечтать. И хотя у каждого есть куда приклонить голову, человек ищет, где лучше.

Вон электрики расположились в аккумуляторных ямах. Там тихо, никто не ходит, не толкает, а главное, ничто не мешает вытянуться в проходе между аккумуляторными баками в полный рост.

Торпедный электрик изогнулся зигзагом в извилистой "шхере" между расчетным стрельбовым аппаратом и выгородкой радиометристов.

Мерно гудят под пайолами настила гребные электродвигатели. Там, между правым и средним моторами, спит митчелист Данилов. В изголовье у него смотровое окно на коллектор с токоведущими щетками. Щетки немного искрят, и окно мигает голубыми вспышками, будто выходит в сад, полыхающий грозой. Что снится ему сейчас в электромагнитных

полях под свиристенье вращающихся по бокам гребных валов?

Яркий свет горит в штурманской рубке, до дыр истыкана карта иглами измерителя, лейтенант Васильчиков высчитывает мили до поворотной точки.

Борется с дремотой командир, подстраховывающий в центральном посту новоиспеченного вахтенного офицера. Сидит он не в кресле, а в круглом проеме переборочного лаза на холодном железе, чтобы легче было гнать сон. Время от времени он вскидывает голову, запрашивает курс, скорость, содержание углекислоты, и снова клонится на грудь голова, налитая лютой бессонницей.

Боцман у горизонтальных рулей неусыпно держит лодку на глубине. А над ним, в прочной рубке, влачит глухое одиночество рулевой-вертикалыцик, отсеченный от мира сверху и снизу задраенными люками.

И, конечно же, бодрствует гидроакустик, единственный человек, который знает, что происходит над лодкой и вокруг нее. Слышит он и как журчит обтекающая корпус вода, и как постукивает по металлу в пятом отсеке моторист Еремеев, ремонтирующий помпу, и как кто-то неосторожно звякнул переборочной дверью. Стальной корпус разносит эти звуки под водой, словно резонатор гитары.

Подводная лодка спит вполглаза тем сторожким сном, каким испокон веку коротали ночи и на стрелецких засеках в виду татарских отрядов, и в кордегардиях петровских фортеций, и у лафетов на бородинских редутах, и на площадках красноармейских бронепоездов, и в дотах Брестского укрепрайона...

* * *

...Где бы мы ни всплывали - одна и та же картина: полумесяц, море со струистым отливом, черный скат лодочного борта. Вечный треугольник: луна, горизонт, рубка. Все вершины соединены взглядом и лунной дорожкой.

Сегодня к ним прибавилась еще одна точка - посверки далекого маяка. Плоские лучи неторопливо шлепают по морской глади. По курсу - остров, один из тех, что соединял некогда Европу с Африкой. Теперь на нем частокол, разгораживающий материки стальной гребенкой чужих ракет.

- Мостик! Поднимается зенитный перископ!

Мы осторожно подаемся вперед, освобождая место за спинами.

Лоснящийся ствол перископа плавно выныривает из "бутылочного" горла тумбы, быстро идет вверх и утыкается в созвездие Девы. Не щекотно ли ей?

Штурман берет в перископ пеленг на маяк, расположенный в башне старого монастыря. "В трех кабельтовых к северу,- сообщает лоция,- полузатопленный корабль". Фраза из пиратской повести, а не строка документа.

- Сигнальщика наверх! Управление машинными телеграфами - в рубку!

В ограждении рубки, как в беседке после дождя,- сыро, мокро, сверху падают капли. И пахнет рыбой. Наверное, прошли сквозь косяк макрели или пеламиды. В ячейках обрешетника вспыхивают огненные точки светящихся рачков. Морская вода - жидкая жизнь, опусти в нее кусок железа, и оно зазеленеет.

Светоточивые приборы за толстыми глубинопрочными стеклами прикрыты пилотками.

Млечный Путь похож на зеленоватый луч прожектора. Созвездия в сумерках проявляются медленно, точно проступают на гигантском листе фотобумаги. Сегодня их дьявольское множество. Небо в сплошном звездном зареве. Иероглифы Зодиака. Когда в Москве мне захочется вспомнить наш поход, я посмотрю на звездное небо.

- Исполнять приказания машинного телеграфа! Начать зарядку аккумуляторной батареи!

Слова срываются с губ командира, как ритуальное заклинание, приводя в действие механизм за механизмом.

Взорвался первый выхлоп, и дизели забубнили мерно и глухо.

Идем, сливая с чернотой ночи мокрую чернь своих бортов. Море блестит, подмасленное луной. Иной раз волна выгнется параболой и сверкнет лунным зайчиком прямо в глаза. Блики дорожки дробились на ряби, будто в некоем канале кишела стая золотых рыбок.

Штиль незаметно сменился легкой зыбью с необыкновенно сильной фосфоресценцией. Волны искрятся зеленым мерцанием. Порой от наших бортов отшныривают самые настоящие зеленые молнии, и тогда видно, как под водой вспыхивают фосфорические шары. Подножия волн озаряются слабым таинственным светом, словно кто-то из глубины подсвечивает их фонарем.

Подводная лодка в сплошном ореоле, будто за свои многомесячные скитания обрела нимб святости. Санта-субмарина!

Всякий раз, когда выбираешься ночью на мостик, можно сойти с ума от перепада масштабов: внутриотсечный микромир, где ты поневоле близорук, ибо ни одну вещь не рассмотришь с удаления больше трех метров, и вдруг - через десять ступенек вертикального трапа - взгляд вырывается в космический простор, перепрыгивает с Луны на Полярную звезду, с Альтаира на

Сириус...

Мы плывем, вторгаясь своими антеннами в ночной эфир.

В эфире полощутся грустные арабские песни. Чей-то гортанный голос говорит гневно, задыхаясь. Похоже, что у оратора за спиной винтовка и он только что вырвался из перестрелки. Не палестинец ли? А через одно-два деления на шкале томный голос итальянки, снедаемой ночной южной скукой. А еще дальше хоральные перевздохи органов, биг-битовские ритмы, визгливый хохот тромбона... Мы плывем, обрывая песни с континентов, как черемуху из чужих садов. Наши антенны извлекают обрывки песен из испанского, французского, итальянского эфира. Средиземноморское человечество разгородило свои лазурные побережья пограничными столбами и радиочастотами. Эфир ныне - такая же ипостась государства, как и его территория, прибрежные воды, континентальный шельф. А все-таки он общий для всех, как и Мировой океан, ночной космос, дневное небо.

Эфир забит голосами, будто все дикторы мира собрались в одной комнате перед одним микрофоном. Восточный базар: скороговорка одних, ленивое пение других, бой барабанов...

Какая странная музыка! Она сплошь составлена из ритмичного зловеще-глухого барабанного уханья. И только время от времени на мрачном фоне возникает грустное пение флейты. И снова долгая пауза, наполненная гнетущим буханьем и ожиданьем этой тонкой исчезающей мелодии, похожей на танец босых девичьих ног среди частокола солдатских сапог.

Это была музыка Ливана.

"Маяк" почти не слышен. Московская волна тонет в треске разрядов. По ионосферному прогнозу - сильная магнитная буря.

Удалось разобрать только пять слов: "...Засеяно шестьсот гектаров сахарной свеклы". Потом прорвалась песня Людмилы Зыкиной и быстро стала гаснуть - мы погружаемся, антенны уходят в воду.

Веками Средиземное море было "межконтинентальным крепостным рвом". У меня в каюте лежит папка с газетными вырезками, где идет речь о предложениях Советского правительства - их много! - вывести из зоны Средиземного моря все подводные ракетоносцы. Там же хранится и карта, вырезанная из "Лайфа". На ней помечены радиусы досягаемости баллистических ракет, которые нацелены на нашу страну с акватории Средиземного моря. Северная кромка зоны сплошных разрушений проходит по границе моей родной Калининской области и соседней Владимирской. О том, как будет выглядеть удар из-под воды, поведал американский репортер в "Нью-Йорк

тайме мэгазин":

"Запускающее устройство смонтировано во вращающейся рукоятке, напоминающей рукоятку кольта 45-го калибра, только на этой ручке нет ствола. Вместо него к рукоятке прикреплен электрический шнур, который соединяет ее с консолью ЭВМ. Рукоятка сделана из тяжелой пластмассы с насечкой для уверенного захвата. Электрический шнур выглядит, как шнур обыкновенного тостера или утюга.

Для тренировок предназначена черная рукоятка, а для реальных пусков красная... Если это война, то вахтенный офицер объявляет: "Боевая тревога! Ракетная готовность". Если же это тренировка, то команда звучит: "Боевая тревога! Ракетная готовность. Тренировка".

Сообщение о действиях в чрезвычайной обстановке поступит от Президента..." .

- Мостик! По пеленгу... обнаружена работа самолетного локатора. Сила сигнала два балла. Метрист.

- Есть метрист! Стоп дизеля! Все вниз! Срочное погружение!!

Нечаянная радость. Вначале пришла радиограмма: "В вашем районе дрейфует полузатопленная шлюпка. Соблюдать осторожность при всплытии". А вслед за ней распоряжение - всплыть, подойти к борту танкера, заправиться водой и получить почту.

Письма! Ждет ли их еще кто-нибудь, как ждут подводники. Разве что зимовщики в Антарктиде, когда самолет задерживается на полгода... На подводные лодки корреспонденция никогда прямо не попадает. Мешки с почтой кочуют по всему океану, пока наконец, чудом на какой-нибудь якорной стоянке, у черта на куличках, залетный тральщик или эсминец не передаст на ободранную і штормами и обросшую зеленью подлодку экстренный семафор: "Вам почта".

Весть о почте облетела всех и сразу, и в отсеках воцарилось ожидание почти болезненное: что-то там дома... Предчувствия и предвкушения...

Ликовал кок Маврикин. Новость застала его в душевой кабинке, и теперь он радостно всем сообщал:

- Это я почту намыл!.. Это я!..

Из-под настила в первом Костя извлек свою трехрядку, развернул мехи, и под визгливо-голосистые удало-бесшабашные переборы в отсеке сразу повеяло деревенской гулянкой. А он сидит на торпеде, мичманский погон перехлестнут ремнем, гармошка на коленке, подбородок вскинут, взгляд сосредоточенно-отрешенный, точно он и сам удивлен, что выделывают его пальцы. И флотская удаль в прикушенной губе.

Ни дать ни взять - Садко в морском царстве... Эх, русский человек, тульская трехрядка!

Вечером получили "добро" у старшего на рейде стать к танкеру. Из иллюминаторов осанистого судна торчат жестяные совки-ветрогоны. Жарко. У высокого борта колышется синяя, словно спирт-сырец, средиземноморская вода.

Матросы на палубе танкера гражданские, и мы разглядываем их - смуглых, длинноволосых - как марсиан.

В первую очередь передали мешки с почтой. Я хлопочу возле них, как инкассатор на вокзале, ибо почту готовы растерзать прямо на палубе.

Ну, конечно же, в кают-компании уже начали рвать пакеты, и доктор раздает письма. Но это моя святая обязанность, и я забираю все мешки к себе в каюту. Они забивают ее доверху, так что мы с доктором едва в ней вмещаемся. Вспарываем тугие свертки суточной почты боцманскими ножами и потрошим их, словно рыб. Письма вложены между скрученными в трубку журналами, и мы выгребаем их дрожащими от нетерпения пальцами. Письма! Письма!! Письма!!!

Я рассовываю свои конверты по карманам, даже не прочитав толком - от кого. "Не от нее... Не от нее... Не от нее..."

Ночью никто не спал - читали письма. Ходили по отсекам, делились новостями. Информационный взрыв.

У лейтенанта Васильчикова, минера и командира торпедной группы, родились сыновья. Поздравлений и шуток - через край.

Помощник Федя в трансе. Письма от молодой жены где-то гуляют по морям-океанам. Зато пришел конверт от двоюродной тетки.

- Сто лет бы от нее не получал!..

На одном из переходов командир получил радиограмму о нашем участии в учениях.

Капитан 3-го ранга Неверов торопился занять "нарезанный" квадрат до прихода противолодочных кораблей. Лодка шла полным надводным ходом, благо режим скрытности на время прерывался и радиоприказ разрешал "использовать светлое время суток". Светлое время... Здесь, под солнцем, оно было скорее ослепительным, чем просто светлым. Вахтенные офицеры без темных очков на мостик не поднимались, а опускались багроволицые, с волдырями солнечных ожогов.

Ветер, рожденный движением корабля, не освежал: с желтого - африканского берега веяло застойным жаром пустыни. Черное железо корпуса впитывало зной, как губка воду.

- Форма одежды в отсеках - трусы и тапочки! - распорядился старпом по трансляции.

- Усы, часы, трусы,- сострил старшина второй статьи Ткач, утираясь полотенцем.

Лейтенант Серпокрылов расстегнул браслет часов, и ему показалось, что руке стало чуточку прохладнее.

Раскаленные цилиндры дизелей исходили торопливым грохотом. Полный ход это даже на севере жарко. Вентиляция гнала по отсекам горячие ветры, и их струи обвивали тело сухими, шершавыми лентами.

Темнота не принесла прохлады - летние ветры разносили зной песков далеко в море. К тому же всю ночь шла зарядка аккумуляторной батареи, и потеплевший электролит нагрел воздух в лодке еще больше.

Неверов стоял на мостике. Близкая и недоступная вода дразнила слух всеми обещающими прохладу звуками. Захлестывая на корпус, она журчала, булькала, плескалась, пенилась, шипела... И тут же осыхала, оставляя на раскаленном железе белые соляные разводы.

- Штурман.

- Есть штурман!

- Температура забортной воды?

- Двадцать девять градусов.

Ждали утра. Утром после погружения механик включил кондиционеры, и райская прохлада растекалась по отсекам. Но в предрассветных сумерках сигнальщик рассмотрел силуэты противолодочных кораблей. С кораблей успели взять пеленг на погружающуюся рубку. Лодка метнулась в сторону, меняя курсы и глубины, однако посвисты гидролокаторов приближались и вскоре стали слышны простым ухом сквозь сталь прочного корпуса.

Выключили все гудящие механизмы, даже рефрижератор, охлаждающий провизионную камеру. Душная тишина застыла в отсеках. Всем свободным от вахт было приказано лечь в койки. Лежащий человек реже дышит, меньше шумит... Да и переносить жару легче, распластавшись ничком.

Люди исходили потом, деревянные переборки - смолой, механизмы - маслом. На ружейных пирамидах поплыли пластилиновые печати, а в сухой "провизионке" расплавился шоколад, приготовленный к вечернему чаю.

Штурман обмотал лоб полотенцем, но капли пота все равно шлепались на карту, и он промокал их замшей для протирки перископов.

- Доктора срочно! - запросили из дизельного отсека.

Жаром печи дохнуло доктору в лицо, когда он открыл дверь в отсек. Над неостывшими дизелями дрожало густое марево.

- Н-да,- хмыкнул доктор, стараясь дышать вполвдоха.- Ташкент... Что случилось?

Лейтенант-инженер Серпокрылов, голый по пояс, исполосованный струйками пота, объяснил, что все уже в порядке: моторист, который "немного вырубился", пришел в себя и сам отправился отдыхать в корму. Доктор двинулся следом.

Серпокрылов обвел глазами своих бойцов. Они пристроились всюду, где только могло показаться прохладней, а главное - подальше от горячих моторов. Разморенные тела, скисшие лица...

"Сейчас еще кто-нибудь скиснет",- подумал Серпокрылов, и ему захотелось, чтобы этим "кто-нибудь" был старшина 2-й статьи Ткач. Быть может, когда лейтенант Серпокрылов приведет его в чувство, он наконец благодарно посмотрит на него и скажет...

- Здорово, орлы! - в дверях стоял старпом в ярко-желтых плавках, с махровым полотенцем через плечо и мочалкой.

- Смирно! - прохрипел Серпокрылов. Мотористы вяло шевельнулись.

- Говорят, у вас парная открылась? А? - поигрывал мочалкой Симбирцев.

Никто ему не ответил. Старпом нагнулся к конторке:

- Леонид Георгиевич, в Сандунах не парился?

- Парился,- пожал плечами Серпокрылов.

- Ну, тогда поработай веничком...

Симбирцев вручил лейтенанту мочалку, а сам улегся на крышку дизеля, как на каменную плиту турецкой бани. Мотористы оживились: зрелище обещало быть любопытным.

Перегретая кровь стучала в висках туго и глухо, но Серпокрылов истово охаживал мочалкой широкую спину. Кажется, он начинал догадываться, в чем дело...

Симбирцев кряхтел и стонал от блаженства:

- У-ух, благодать... К-кейф султанов!

Серпокрылов понял, чего стоил этот кейф, когда сам, подыгрывая старпому, лег на его место. Удары сердца отдавались в смеженных веках багровыми вспышками.

Серпокрылов покрикивал, наяривал себя ладонями, просил поддать жару...

- Ну, отличники,- сказал напоследок старпом,- да у вас роскошный отсек. В Москве за такое удовольствие деньги платят.

Мотористы заулыбались.

- Доктора еще будете звать? - спросил Симбирцев.

- Никак нет...

- Пар костей не ломит.

...Потом они сидели с Симбирцевым в трюме и охлаждали ладони на кормовой переборке, за которой стояла прохладная

глубина. Они прикладывали настынувшие ладони под сердце и слышали его бешеный резиновый стук. Говорить было еще трудно. Молчали. С чуть слышным шелестом вращались гребные валы. Зловещие посвисты гидролокаторов затихли. Должно быть, противолодочные корабли потеряли след...

В кают-компании доктор распаковывает дорожный микроскоп "Билам", напевая себе под нос.

Микроскоп новенький, с заводской смазкой. Капитан медслужбы Андреев протирает его спиртом.

Я не перестаю удивляться: какой только техники не набито в наш прочный корпус - от швейной машинки до пишущей, от микроскопа до перископа. Кстати, пишущую машинку и перископ изобрел один и тот же человек - бывший лесничий Баденского княжества Карл Дрейс. Перископ мог бы запросто называться "дрезина", но это имя получила железнодорожная тележка, изобретенная, как и велосипед, все тем же неутомимым лесничим...

Пока я размышляю о неисповедимых путях технического прогресса, в кают-компанию заглядывает старпом:

- Виварий, доктор, разводишь?

- Кровь буду смотреть. У матроса Данилова - аппендицит.

Вот это новость!

- Командиру доложил?

- Доложил. Дал "добро" на операцию... Николай Андреевич, вам придется ассистировать.

Я и раньше знал, что ассистирование хирургу - одна из моих многочисленных внештатных обязанностей. Но у нас на лодке есть специально подготовленный старшина-химик. В напоминании доктора сквозит некий вызов: дескать, посмотрим, каков ты будешь, когда увидишь живую кровь. Ладно, посмотрим...

- Где Данилов?

- В мичманской кают-компании.

Я перебираюсь в отсек, где Данилов лежит на койке кока, отгороженный простыней.

- Ну что, земляк? Прихватило?

Лицо Данилова в бисеринках пота. Каждое слово дается ему с трудом:

- Скрутило, товарищ капитан-лейтенант.

- Ну, ничего. Доктор у нас бывалый. Вырежет аппендикс в два счета. Будешь потом на него акул ловить. Они, говорят, на человечинку хорошо клюют.

Данилов слабо улыбается.

- Да вы меня не утешайте... Меня уже раз резали. Грыжу

ушивали.

- Ну, тем более.

Возвращаюсь в отсек, где должна проходить операция, и не узнаю кают-компанию: диванчики вынесены, переборки обвешены чистыми простынями, над узеньким столом сияют хирургические светильники. Шура Дуничев домывает палубу, а доктор ловит невесть как залетевшую в отсек муху.

По случаю операции механик пустил в душевую пресную воду, и мы - доктор, старшина второй статьи Ищенко, я - поочередно смываем с себя грязь и морскую соль в тесной кабинке, столь же удобной, как телефонная будка, в которую затащили велосипед.

Командир не на шутку встревожен: утром получили предупреждение - в нашей части Средиземного моря возможно подводное землетрясение; наверху шторм - это значит, если качнет, то от болтанки не укроешься и на глубине.

Данилова, прикрытого простыней, проносят на носилках под сочувственные взгляды центрального поста, просовывают в лаз второго отсека...

Мы все трое в новехоньком белье и новехоньких халатах, моем руки спиртом, смешанным с йодом.

- Ищенко,- дает Андреев последние указания,- крепи инструменты, по-штормовому. Понятно? Если тряхнет, чтоб с палубы не собирать.

Чем ближе к началу операции, тем значительнее становится в моих глазах доктор. Я готов простить ему что угодно, лишь бы с Даниловым все обошлось.

В отсек влезает радиотелеграфист матрос Фомин с портативным магнитофоном:

- Товарищ капитан, здесь хорошие песни. Пусть Данилов слушает. Мы читали: зубы под музыку дергают - не так больно...

- Пусть слушает,- соглашается после некоторого раздумья доктор.- Поставь в коридоре...

- Второй, выключить батарейный автомат!

Это инженер-механик заботится о том, чтобы в "операционной" было чуть прохладнее. Электролит при разрядке нагревается, поэтому энергия на расход будет браться из аккумуляторных ям другого отсека.

Данилов уложен на столе, руки и ноги пристегнуты специальными ремнями, мы слегка обманываем его, уверяя, что это необходимо для штормового крепления.

- Свалишься, потом собирай тут тебя по частям,- с преувеличенной озабоченностью ворчит Андреев.- На, выпей!

- Что это? - опасливо принюхивается матрос.

- Коко с соком!

- Спирт?

- Чтоб меньше "мама" кричал.

- Не буду я его, товарищ капитан. Я этот запах с детства не переношу... Как отец пьяный придет, так...

- Пей, чудило. Тебе же легче будет.

- Я потерплю.

- Ну, терпи...

Космонавт Гагарин и ученый Лебедев в книге "Психология и космос" писали: "Если возникнет необходимость, врач-космонавт должен будет оказать хирургическую помощь. Роль операционной сестры и ассистента возьмут на себя, так же как, например, на подводных лодках, специально подготовленные члены экипажа".

Лицо Данилова отгорожено от тела занавесочкой, чтобы не видел свой живот с выложенным операционным полем. Кожа его, густо смазанная йодом, проступает сквозь тонкие салфетки фиолетовыми пятнами. Доктор, отломив рожок ампулы, спрыскивает место будущего разреза "заморозкой". Блеснул скальпель.

- Больно! - выдыхает Данилов.

- Терпи...

Разрез обескровили тампонами...

Минут пятнадцать я держался довольно сносно. Потом вдруг виски покрылись холодным потом, в ушах зазвенело, яркие лампы стали меркнуть, и, как я ни хорохорился про себя,- пришлось присесть. Душно. Хочется сорвать со рта марлевую повязку.

- Нашатырю нюхните, Николай Андреевич?

Насмешливый голос доктора - лучше любого нашатыря. Я поднимаюсь.

- Больно! - морщится Данилов.- Больно!

Он повторяет это слово методически и почти без выражения, как акустик свое извечное "горизонт чист".

Из-за двери плывет "Александрина" в исполнении "Песняров". Данилов пытается вслушаться в мелодию. От боли рот его оквадратился; глаза плавают в орбитах, полных слез. Но ни стона, ни вскрика. Вот тебе и маменькин сыночек...

Я промокаю ему лоб, смачиваю губы марлей, и Данилов жадно слизывает капли.

- Скажи мне, как проехать с "Полежаевской" в "Медведково"?

- С двумя пересадками. На "Краснопресненской"... и "Проспекте Мира".

- А с одной?

- На "Площади Ногина"...

- Правильно... Теорему Вейерштрасса помнишь?

- Помню.

- Давай.

- Если члены ряда... регулярны в области Дэ и этот ряд сходится в Дэ и равномерно сходится в любой замкнутой области...

Я не знаю, о чем с ним говорить. Я иссяк... Операция идет уже с час. Халат на мне промок. Когда я замолкаю, он просит: "Поговорите со мной, товарищ капитан-лейтенант!" - не забывая добавлять звание даже здесь, на окровавленном столе. Ну, человек...

- Книжку "боевой номер" помнишь?

- Помню...

- Обязанности при срочном погружении?

- Обслуживаю машинку кингстона топливно-балластной цистерны номер девять, наблюдаю за герметичностью в районе... У-ум... Больно!.. В районе кормовой переборки трюма и дейдвудных сальников.

- Где живет твоя девушка?

- В Сокольниках, Олений вал, дом девять...

Доктор нас не слышит, он поучает Ищенко, который собирается после службы в мединститут:

- В хирургии, когда запутаешься, помни правило: беленькое сшивается с беленьким, красненькое - с красненьким...

Слава богу, кажется, зашивает. Аппендикс - в эмалированной чашке.

Данилова перенесли в каюту старпома, осторожно уложили на диванчик.

По традиции, доктору преподнесли тарелку с жареным картофелем и двойную порцию пайкового вина. Не снимая халата, Андреев присел за стол, с которого стащили окровавленные простыни.

- Землетрясение-то было? - спросил он штурмана.

- Да покачало слегка...

- Черт! Не заметил. Обидно. Первый раз в подводное землетрясение попал.

А в общем, он ничего парень, наш доктор. Случилась беда, и сработал четко, сделал то, что от него требовалось...

Я невольно сравниваю его профессию со своей...

Ошеломительно трудна жизнь начинающего "зама". Истинный смысл такой простой и такой понятной формулы - "ты отвечаешь за все!" - постигается на второй или третий день вступления в должность заместителя командира по политической части. Оказывается, ты действительно отвечаешь за "все" - в самом что

ни на есть бездонном смысле этого коротенького слова. За все, что может уместиться в корпусе и на корпусе подводной лодки, за само положение этого "корпуса" в пространстве, то есть над водой и под водой; за людей, населяющих стальную "сигару", за их дела, слова и поступки - как на корабле, так и на берегу; на суше и на море, в отсеке и в квартире, в отпуске и бою...

Ты отвечаешь за служебные документы и стрелковое оружие, за посуду "личного состава" и его эпидемиологическую безопасность, за своевременный просмотр кинофильмов и отправку писем, за теплые портянки и навигационные звезды.

Пункты обязанностей замполита простираются в корабельном уставе до двадцатой буквы алфавита, но к каждому из них можно дописать еще целый том комментариев и пояснений.

Поначалу это кажется неумным розыгрышем или сговором, когда каждый из вышестоящего над тобой великого множества командиров, начальников, флагманских специалистов, инструкторов, инспекторов, встретив тебя в городе или на причале, в Доме офицеров или в казарме, в штабе или на корабле, начинают выговаривать за твоих подчиненных и их дела, напоминать, указывать, предупреждать, требовать, стращать...

Флагманский штурман выпытывает у меня, почему не пришли на занятия по специальности рулевые-сигнальщики; флагврач сердится на нашего доктора, который все еще не заполнил слуховые паспорта на акустиков; посыльный из политотдела требует развернутый "анализ дисциплинарной практики" за прошедший месяц; проверяющий из флотской комиссии недоволен наглядной агитацией в кубрике; с кинобазы грозятся прекратить выдачу фильмов, если я не представлю выписку из вахтенного журнала "об утоплении" в прошлом году короба с кинокартиной "Афоня" при передаче с борта подводной лодки на плавбазу и выписку из приказа о наказании виновных; дежурный по соединению требует, чтобы выслали матросов очищать снег с закрепленного за нашей командой участка причального фронта,- попробуй ему скажи: "Обратитесь к старпому. Мне сейчас некогда: я выполняю указание комсомольского инструктора по подбору трех певцов для матросского хора"...

А тут еще ворох грязного белья - бывших белых сорочек, манжет, кашне, фуражечных чехлов... И все это надо стирать и гладить, а ты живешь в кающе плавучей казармы, куда вода подается по расписанию и именно тогда, когда ты находишься на занятиях.

Первые выводы приходят вместе с первыми "фитилями": ты вратарь, у которого сто ворот, и в каждые грозит влететь мяч. Но

сказать "я не играю" невозможно. Тогда хочется сказать: "Ну дайте же мне хоть немного времени, чтобы войти в курс дел!" Но никто не даст. Его просто нет. Острейший дефицит. Море не ждет. Подводная лодка должна прийти в точку погружения точно в срок... Поначалу кажется невероятным и непостижимым - как это из всех этих завихрений, накладок, дел, помех, суеты сбивается плотный войлок службы. А служба правится.

В положенный час трещат малые барабаны и суточные наряды печатают шаг по причальной стенке. И заступают в караулы автоматчики в черных шинелях. И дымят трубы камбузов, невзирая ни на какие ураганы, тревоги, перешвартовки... И горнисты трубят поутру "повестку", и ровно в 8.00, едва отзвучат над гаванью позывные "Маяка", взлетают над острыми хвостами субмарин бело-синие флаги.

Чтобы такая сложная конструкция из металла, электроники и человеческих отношений, как военный корабль, действовала безукоризненно и эффективно, необходимо, чтобы каждый одушевленный ее элемент на время службы или дальнего похода сознательно был готов делать быстро и четко только то, что от него требует координирующая центральная система - ГКП - главный командный пост. Быть винтиком, не превращаясь в него, ибо жизнь может потребовать мгновенного превращения "винтика" в ведущее звено. Так случалось не раз, и когда в бою на "Щ-402" погибли командир, штурман и большая часть офицеров, лодку привел в базу матрос - штурманский электрик Александров, отвечающий лишь за исправность электронавигационных приборов, фактически он был мастером, знающим не толику, а все дело разом. В истории морских войн известен случай, когда командование подводной лодкой принял доктор.

На корабле каждый должен уметь заменить другого- и рядом, и выше, и ниже. Просто "винтику" это не под силу. Такое умение должно питать уважение к самому себе.

Чтобы внушить эту важнейшую истину хотя бы малому кругу лиц - членам своего экипажа, у замполита есть немало возможностей: партийное бюро корабля, комитет комсомола, советы, посты, группы, кружки... "Схема расстановки коммунистов в отсеках и по боевым сменам" так и останется схемой, если ты сам не подберешь людей, не объяснишь им новыми, незатертыми словами, как важно то, что они делают; короче, если их не зажжешь. И здесь мало гореть самому, тут надо быть психологом и командиром, дипломатом и воином, прокурором и исповедником. И Человеком. На должности замполитов нужно подбирать по самому строгому конкурсу, как на замещение

профессорских вакансий. Тем более что профессор лишь учит, в лучшем случае еще и воспитывает, тогда как замполит призван делать и то, и другое, да еще готовить людей к бою - быть может, смертному...

...Сегодня понедельник - день политической подготовки.

Специальных мест для политзанятий на подводной лодке нет. Моя старшинская группа собирается в шестом отсеке. Старшины рассаживаются кто где может, втискиваясь в промежутки между агрегатами, устраивая на коленях свои просоленные и просоляренные разбухшие конспекты. Всего два часа в неделю отводит походный распорядок на лекционно-семинарские занятия. И чтобы успеть сказать самое главное, самое важное, что должно западать в душу и память без подкрепления записями в тетради, я стараюсь избегать казенных формулировок, затертых газетных фраз. Иногда это удается, иногда нет. Сегодня это явно не получилось. Старшина второй статьи Логунов даже прилег на койке за ходовой станцией гребного электромотора.

- В чем дело, Логунов?

Логунов нехотя откликается:

- Вахта сидячая - спина затекает. Разрешите лежа слушать, товарищ капитан-лейтенант?!

Проще простого одернуть старшину, приказать ему сесть. Но слушать и вникать не прикажешь. Вахта у Логунова и в самом деле напряженная, ответственная - четырехчасовое согбенное бдение на рулях глубины... Я разрешаю ему слушать лежа. Знаю: и командир, и Симбирцев назвали бы это "гнилым либерализмом", но у меня своя задача - более важная, чем соблюдение "уставного положения военнослужащего на занятиях".

В следующий раз я приношу на "рассказ-беседу" - так обозначена в учебном плане форма лекции - диапроектор и вешаю экран так, чтобы его не было видно с койки за ходовой станцией. Тема - "Подвиг советского народа в годы Великой Отечественной войны". Я вставляю в проектор первую рамочку с цветным слайдом, и в отсеке, под толщей воды Средиземного моря, вспыхивает утреннее солнце Бреста, едва приподнявшееся над щербатой красно-кирпичной стеной старой крепости...

Я родился на этой самой "западной границе" в первый послевоенный год, и все мое школьное детство прошло возле Бреста. Эти слайды я снимал сам, и мне есть что рассказать этим ребятам.

Койка за ходовой станцией заскрипела - Логунов сидел, смотрел и слушал, забыв о своей пояснице. С того раза я определял по Логунову, как по некоему индикатору, качество своих бесед и лекций: "стрелка" в горизонтальном положении -

плохо, в вертикальном - хорошо...

Разумеется, политическое и патриотическое воспитание молодых подводников не определяется лишь двумя плановыми часами. У любого политработника найдется для того множество иных форм и методов - даже в самые напряженные дни плавания. И, пожалуй, чем труднее обстановка, тем благодатнее почва для такого воздействия.

* * *

Акустики устали. На лицах - полное безразличие. Иду к секретарю комитета ВЛКСМ старшине команды радиотелеграфистов мичману Бардину. У парня задатки хорошего радиожурналиста. Всю ночь готовим с ним выпуск радиогазеты специально для акустиков. Гвоздь программы - маленькая бобина с десятиминутным рассказом бывшего командира фронтовой подводной лодки "С-15" Георгия Константиновича Васильева. Рассказ о том, как в сорок втором "С-15" открыла свой боевой счет. У меня у самого побежали по спине мурашки, когда в отсеках раздался ровный хрипловатый голос:

- Четырнадцатого января в семь часов двадцать минут по пеленгу сорок градусов акустики услышали шум винтов немецкого транспорта...

Не знаю, о чем думали в эту минуту акустики: доклады их по-прежнему оставались уныло-однообразными - "горизонт чист",- но только появилась в них напряженность ожидания... Или мне это показалось? Может, и так. Куда как легко верится в то, во что хочется верить...

* * *

Мы возвращаемся под барабанный бой пишущих машинок. Отчеты, отчеты, отчеты... Старпом, командиры боевых частей, примостившись кто где, пишут пухлые тома отчетов о торпедных стрельбах, о маневрировании на учениях, о всем том, что случалось с нами в дальнем походе. Если бы пираты после каждого абордажа вынуждены были документировать свои действия, пиратство выродилось бы на корню.

На прокладочном столе скучная карта-сетка без глубин, без островов. Она означает некое условное пространство и пригодна для любого района Мирового океана на данной широте. Долгота проставляется карандашом под безымянными меридианами. Кажется, будто мы вообще вышли, выпали из реальных земных координат и превратились в абстрактное тело, такое же условное, как значок, символизирующий нас на карте Главного морского штаба. Мы случайно перескочили в двухмерное пространство и теперь обречены жить в плоскостном мире координатных сеток. От этого можно повредиться, если бы на штурманском пульте,

висящем над столом автопрокладчика, не проплывали в окошечке лага цифры пройденных миль, а на шкалах счислителя не выскакивали градусы широты-долготы. Хотя вся эта штурманская цифирь так же неосязаема, как и пространство карты-сетки, тем не менее гудящий штурманский пульт с многочисленными окошечками, в которых пошевеливаются картушки гирокомпасов, вращаются цифровые барабанчики с узлами и милями, он, этот путепрядный станок, приободряет, к нему тянет, от него трудно оторваться...

"Когда усталая подлодка из глубины идет домой..." Хорошая песня. Слова бесхитростны, но очень точны. И музыка достоверна - в ритме крупной зыби и малого хода под электромоторами.

Если в ресторане оркестр исполняет ее семь раз подряд, за столиками сидят подводники, только что вернувшиеся из похода.

Усталая подлодка...

* * *

Парадокс судового времени: часы летят, как минуты, а сутки тянутся неделями. Подводник любит все, что напоминает ему о течении времени. И даже не потому, что так страстно рвется на берег. Просто под водой, в отсеке, где не ощутимы ни естественная смена дня и ночи, ни движение в пространстве, создается препротивная иллюзия застывшего времени. Она разрушается ростом цифровых столбцов, зачеркнутых в календарях, стопой исписанных страниц в вахтенных журналах, уровнем одеколона во флаконе для ежедневных протираний... Даже на разматывающуюся бобину кинопроектора посматриваешь с вожделением: на глазах уменьшается...

А тут как-то, перебирая гитарные струны, рыжие от ржавчины, минер пропел со значением:

Вот и январь накатил, нашумел,

Бешеный, как электричка...

- Как январь? - вздрогнул доктор, оторвавшись от "Челюстной хирургии".

- Так, Склифосовский. Через неделю Новый год. Ку-ку!

За сутки до Нового года в отсеках вырос целый ельник. Три самых могучих "дерева" были собраны из полиэтиленовых секций и подпирали теперь подволок в кормовом торпедном отсеке, в офицерской и мичманской кают-компании. Другие ростом в ладонь и меньше - произросли в каютах, рубках и даже трюме центрального поста. Елками гордились и ревниво следили, чья украшена лучше. Те, кто перед походом не запасся крохотными пластмассовыми елочками и блестящими микроигрушками, выпрашивали у доктора "зеленку" с марлей и обвешивали проволочные каркасики крашеной "хвоей". Игрушки делали из

шоколадной фольги и разноцветных цилиндриков сопротивлений, лампочек, пестрых проводков, выклянченных у радистов и гидроакустиков.

Помощник Федя поразил всех сюрпризом: из рефкамеры была извлечена тушка куренка, припрятанная со времен последнего похода к плавбазе и замороженная до хрустального звона. К зажаренному куренку кок мичман Маврикин прикрепил бумажную гусиную шею, а в хвост вставил записку Руднева: "Назначаю жареным гусем. Помощник командира". "Гусь", водруженный на стол посреди салфеток, свернутых колпачками, и "стопок", наполненных сухим вином, имел шумный успех. Включили хирургические софиты, и механик, как заведующий столом, взялся за нож:

- Значит, так: командиру - шея, помощнику - крылышки, запчасти к Пегасу! Ножки - ходовую часть - командирам моторной и электротехнической групп. Ну, а "прочным корпусом" я займусь сам!

- Много хочешь, мало получишь,- вмешался старпом и отобрал нож.

За полчаса до праздничной полуночи доктор прицепил бороду Деда Мороза и скептически оглядел "Снегурочку", чей воздушный наряд никак не скрывал мощные бицепсы матроса-торпедиста Максимова.

- За мной! - сказал доктор-дед и взвалил мешок с подарками. И тут же над головой заверещал ревун - торопливо, тревожно, настырно...

- Тревога!.. Торпедная атака подводной цели. Стрельба глубоководная.

"Снегурочка", срывая с себя марлевый наряд, ринулась в родной первый отсек, а доктор в кают-компанию, куда он расписан на время боя,- и в самый раз: подлодка так круто пошла на глубину, что "гусь", сшибая салфетки, покатился по столу. Вино в стопках перекосилось, а шарики "витаминов", ссыпавшись с блюдечек, весело поскакали по узкой палубе.

Пока доктор боролся за живучесть новогоднего ужина, подводная лодка легла на боевой курс, и штурман, доложив контрольный пеленг на цель, с тоской глянул на часы. Шесть огненных нулей выскочили на электронном циферблате, и тут же замелькали первые секунды нового года...

Море не считается с праздниками. Мы привыкли и не к таким его каверзам. Но кто бы мог подумать, что подводная лодка "противника", которую мы так долго выслеживали в засаде, появится вдруг в такую минуту?!

- Включить магнитофоны!

Это звучит как "Работают все радиостанции Советского Союза!" Торжественно.

Центральный пост. Череда лиц в профиль. Командир над штурманской картой. Боцман - на рулях глубины.

Старпом шелестит таблицами стрельбы. Штурман не отрывается от планшета маневрирования. В глубине отсека светится круглый экран подводной обстановки.

- Акустик, штурман, торпедный электрик, секундомеры - товсь! Ноль... Ввести первый замер!..

Сквозь мерные гуды механизмов - звенящий гул глубины из выносного гидродинамика. У акустика на маленьком экране горит зеленая точка. При появлении шума чужих винтов точка расслаивается в клубок пляшущих нитей. Электронная "нить Ариадны", по которой мы выходим к цели.

Цель классифицирована как подводная лодка. Теперь самое главное - быстрее определить ее курс и скорость. Этим занимается КБР - корабельный боевой расчет.

Командир не выходит из штурманской рубки. Карта почти сплошь исчерчена нашими галсами, до дыр истыкана иглами измерителя, затерта резинкой, присыпана графитовой пылью. Таким открывается "поле брани" командиру подводной лодки. Он единственный из экипажа, кто воюет в полном смысле этого слова. Все остальные помогают ему, как в старину заряжали и подавали рыцарю мушкет. Он сам замышляет бой. Он единственный, кто знает обстановку под водой, над водой и в воздухе. И потому он - полубог.

Подводная лодка, в отличие от всех других носителей оружия, целится не поворотом башен или ракетных установок. Она наводится на цель всем корпусом, словно гигантская торпеда. Она наводится на нее нашими лбами, носиками чайников в буфете кают-компании, боеголовками стеллажных торпед, изголовьями коек - всем, что есть на ней сущего. Так мы выходим в атаку!

Курсы субмарин скрестились, как шпаги. Они перехлестнулись в том роковом пересечении, что называется залповым пеленгом. Секунды острые, как иглы измерителя...

- Первый, второй торпедные аппараты - пли!!!

Дрогнула палуба под ногами. И тут же радостный возглас из первого отсека:

- Торпеды вышли! Боевой - на месте!

Но командир не спешит ликовать.

- Акустик, слушать торпеду!

- Центральный, слышу шум винтов торпеды. Пеленг... градусов. Шум уменьшается. Акустик.

- Есть акустик! Слава богу - пеленги совпадают.

После атаки расходились понурые, хоть и "вмазали торпедой под рубку". Новый год безнадежно испорчен. Офицеры вспоминали, где, кто и как встречал новогодние праздники: предыдущий - в базе, прибежав на корабль из дома по штормовой готовности; позапрошлый - на мостике при проходе узкости; еще раньше - на ремонте в доке...

- Минуту ждать,- сказал и вылез из тесного креслица командир. Он мог этого и не говорить - без него все равно никто не притронулся бы к ужину.

- Вниманию личного состава! - разнесся по межотсечной трансляции веселый голос.- Объявляю судовое время двадцать три часа тридцать минут. Команде приготовиться к встрече Нового года!

- Есть! Первый... Есть! Второй...- посыпались радостные доклады из отсеков.

- Судовое время в вахтенный машинный и аппаратные журналы не записывать!

На подводной лодке в автономном плавании командиру подвластно все - даже ход времени.

Под торжественный перезвон Кремлевских курантов, грянувших с магнитной пленки, подняли вино - в море не чокаются, как и на берегу, когда пьют "за тех, кто в море". Командир произнес, пожалуй, самый короткий и самый емкий тост:

- За Родину!

Едва отгремел последний аккорд Государственного гимна СССР, как щелкнули в отсеках динамики и вахтенный офицер объявил:

- Первой смене заступить. Судовое время - два часа первого января.

А. С. Пушкин. У ледяных причалов

Пушкин Александр Сергеевич родился в 1929 году. После окончания Каспийского Высшего военно-морского училища проходил службу на подводных лодках Тихоокеанского и Северного флотов. В 1965 году закончил Военно-морскую академию, занимал различные командные должности на Краснознаменном Северном флоте. Десятки тысяч пройденных миль, 25 лет службы на подводных лодках, из них 20 - на атомных.

Контр-адмирал, кандидат военно-морских наук, член Союза журналистов СССР, автор многочисленных статей и очерков по истории военно-морского искусства и нескольких рассказов. Награжден орденами Ленина, "За службу Родине в Вооруженных

силах СССР" III степени и одиннадцатью медалями. С 1977 по 1987 год - главный редактор журнала "Морской сборник", издаваемого в нашей стране с 1848 года.

Бегут, бегут годы! Уже моя дочь стала взрослой. Внучка учится в третьем классе. Но память сердца нет-нет и возвращает к дням былым. К тому рубежу, откуда начиналась большая жизнь. Часто спрашивают, существует ли морская романтика. Или это плод досужей фантазии? Беру на себя смелость утверждать: существует. Только моряки о ней не говорят. Настоящий моряк - человек сдержанный, несловоохотливый.

Мне кажется, что романтика явление приходящее. Часто ощущение свободы, которое дарят нам моря, радостное настроение, когда подводный корабль в несколько тысяч тонн водоизмещения свободно взламывает спокойствие воды родной бухты, следуя на выход в океан, экипажную приподнятость духа принимают за романтику. Профессия подводника - прежде всего постоянный, тяжелый будничный труд, порой месяцами без выходных дней.

И если человек просится на подводную лодку и при этом заявляет, что он романтик, я не верю ему. Такого романтика хватит в лучшем случае на один, да и то короткий, выход в море.

С большой душевной теплотой я вспоминаю первые самостоятельные выходы в море, когда моя командирская биография только начинала складываться. Это был период освоения атомных подводных лодок. В базе их уже было шесть единиц.

3 августа 1958 г. после пятой попытки атомная подводная лодка США "Наутилус" под командованием капитана 2 ранга У. Андерсена достигла Северного полюса.

11 августа 1958 г. другая атомная подводная лодка США "Скейт" под командованием капитана 2 ранга Д. Калверта всплыла у Северного полюса. Затем состоялся поход на полюс в 1959 г. "Скейта", в 1960 г. "Сарго" и "Сидрегона".

Нам, советским подводникам, было известно, что походы американских атомных подводных лодок к Северному полюсу проводятся прежде всего с целью изучения стратегических возможностей использования подводных сил в Арктике.

Мечтали о таких походах и мы.

И вот сегодня впервые наша подводная лодка идет под лед к тем широтам, куда еще не ходили наши атомоходы. Дорога к этому дню была тяжелой не только для нас, но и для создателей лодок, а особенно для энергетиков.

Мне пришлось двадцать лет прослужить на атомных подводных лодках. Двенадцать из них я командовал различными

проектами и беру на себя смелость сказать, что человечество пока не создало более грандиозных технических объектов, нежели подводные корабли.

Взять к примеру, электронику на подводной лодке. Это основа наблюдения, обнаружения, слежения, ориентации, навигации, регулирования, управления.

Что значит командовать таким кораблём? Это значит непрерывно контролировать состояние трех взаимосвязанных систем - поверхности моря, подводной среды и атмосферы. Одновременно получать доклады с нескольких командных пунктов и десятков боевых постов, анализировать обстановку, принимать решения, отдавать приказания, контролировать работу подчиненных. Все это ложится на плечи одного человека - командира корабля. Не случайно в Корабельном уставе ВМФ на 23 страницах в 56 статьях стройно и четко излагаются многообразные и ответственные его обязанности. Отдельные пункты гласят, что многие вопросы он должен решать лично. Главное условие, накладывающее отпечаток на все действия командира,- он не должен допускать ошибок.

Все это связано с большими физическими и психическими нагрузками. У командира вахты - самые длинные, отдых - самый короткий, а ответственность за корабль, людей, за выполнение поставленной задачи-персональная.

Море наполнено опасностями: ураганы и штормы, рифы и мели, туманы и айсберги существуют вопреки всем достижениям науки и техники. Корабль сражается с океаном в одиночку. Море и риск - реалии взаимообусловленные. Но риск приносил первопроходцам не только лавры. На дне Мирового океана, по самым скромным подсчетам, покоится миллион затонувших кораблей. Такова плата за освоение Мирового океана.

В предрассветных сумерках с работы враздрай электромоторов начался отход подводной лодки от пирса. Каждое действие сопровождается записью в "Вахтенный журнал".

Наконец отдается команда "На флаг! Флаг поднять!", и в центральный пост передается текст записи: "Снялись со швартовов, хода и курсы переменные, выключены якорные, включены ходовые огни, открыта радиолокационная вахта".

Застывшие матросы и два офицера ждут команды, чтобы нарушить торжественную неподвижность - знак прощания с родными берегами. Тишину на мостике нарушают доклады радиометриста и акустика о расстоянии до поворотных ориентиров. Да изредка сигнальщик коротко доложит об обмене опознавательными и позывными с постами на берегу.

Закончен разворот лодки. Остановлены моторы. Вниз дается

команда "Товсь турбины". Проходят считанные секунды, и вот на мостик следует доклад "Турбины товсь".

Я командую "Обе турбины самый малый вперед". Вздрогнул корпус корабля от подключенных к линии валов нескольких тысяч лошадиных сил.

В районе кормы возникает бурлящий водоворот, затем белая кружевная пенная полоса вытягивается за хвостовым стабилизатором лодки. Дирижаблеобразный нос начал рассекать застывшую гладь воды с плавающим льдом. Как громадные усы поползла длинная волна на берег. Я дал команду "Носовую и кормовую надстройки к погружению подготовить".

Три коротких старпомовских свистка привели в движение швартовые команды. На вьюшки в надстройках стали сматываться стальные тросы, заваливаться стойки.

Затем последовали доклады о готовности надстроек к погружению. Личный состав швартовых команд спустился вниз по команде. Подводная лодка шла по заливу в долгую пору северного рассвета.

На мостике осталось четыре человека: старший помощник, сигнальщик, я и штурман - капитан-лейтенант К. Олейник. Лодка так будет следовать до точки погружения.

Сзади у репитера гирокомпаса в специальном гнезде, точно таком же как у сигнальщика, покуривает папиросу "Казбек" начальник штаба дивизии, капитан 1 ранга В. Шаповалов, небольшого роста, с глубоко надвинутой почти до бровей шапке, с прозеленевшим крабом - свидетельство довольно частого пребывания в море. От его взгляда не ускользал плохо закрепленный конец трапа, или еще какая-либо мелочь. Но он не делал из этого трагедий, как это иногда случалось у некоторых больших начальников. Пожалуй, ему удавалось как никому и притом неназойливо воспитывать в нас лучшие черты хорошей морской практики, подлинного мастерства и умения управлять кораблем.

Мерцающие огоньки впереди по курсу обозначили выход через боковое заграждение.

Курс лодки пришлось поправить на один градус. И вот уже справа и слева остаются цепочки боковых буйков. Они все покрыты льдом. Сразу почувствовалась близость морского простора. Лодку стало покачивать, а носовая надстройка периодически уходить под воду.

Вспененный след широкой дорогой остается за кормой. Скалистые берега начали быстрее терять свои очертания. Здесь уже порывистый зимний ветер поднимает волны, и они гуляют широко и привольно, не встречая преград до самого горизонта.

Мы слышим, чувствуем их удары о корпус корабля. На фоне угрюмого неба и воды - силуэты кораблей и судов, ходовые огни. Но у них своя дорога, у нас своя. С каждым часом светлеет горизонт, лаг отсчитывает пройденные мили. Мы медленно подходим к точке, где заканчивается надводное плавание, дальше начинается путь под водой. И хоть впереди и будут всплытия, но всего лишь на перископную глубину, чтобы получить определенную информацию.

В этой точке лодка становится дважды отделенной от земли, во-первых, потому, что находится в море, а во-вторых, кроме того и под водой. Хотя и большими стали внутренние объемы, но человеку не намного просторнее на атомоходах. Переборки кают так близки к глазам человека, что через месяц плавания начинают давить на психику человека. Остро ощущается нехватка пространства, аскетическая теснота отсеков.

К точке погружения лодка должна подойти подготовленной. А это значит: все отсеки провентилированы атмосферным воздухом, вынесен мусор, все забортные отверстия задраены, и только один верхний рубочный люк, как пуповина, связывающая мать с ребенком, становится единственным средством общения атмосферы с центральным постом. Но вот и закончен последний перекур.

- Все вниз, погружаемся,- кричу я в надстройку.

Прежде чем захлопнуть верхний рубочный люк, я проверил закрытие травящего клапана, который почему-то, в отличие от всех других, имеет левую резьбу, и, преодолев силу пружины, захлопнул люк, и развернул кремальеру. Вниз дал команду "Задраен верхний рубочный люк".

Этот момент отражается в вахтенном журнале, ибо юридически лодка стала подводным кораблем. Я спускаюсь в центральный пост. После леденящего холода особенно ощущаешь тепло в центральном посту, деловитый рокот и негромкое гудение механизмов. Их на лодке очень много. Действия каждого члена экипажа определены специальной книжкой "Боевой номер", которую подводники носят в нагрудном кармане и должны знать наизусть. В ней все расписано. Каждый матрос или офицер входит в состав боевой смены. Их на корабле три. Вахта смены длится четыре часа, обеспечивая в повседневном плавании все режимы движения, маневрирование, внезапное применение оружия. В каждой смене - вахтенные офицер и инженер-механик. Они двое управляют кораблем и отвечают за безопасность его плавания.

В боевых условиях при аварии или в сложных ситуациях личный состав распределяется по отсекам в соответствии с боевыми расписаниями. В этих случаях управляет кораблем

командир. Сейчас ответственный момент - переход из надводного в подводное положение. Поэтому все находятся на своих местах.

Я даю команду "Принять главный балласт, кроме средней". Это значит: все цистерны по этой команде будут заполнены водой и только средняя группа будет держать лодку на поверхности. Команда "Принять главный балласт, кроме средней, осмотреться в отсеках" дается по трансляции командиром БЧ-5, инженером-капитаном 3 ранга - Маратом Васильевичем Переоридорогой. Он сейчас вместе с командиром дивизиона живучести, инженером-капитан-лейтенантом-В. Платоновым руководит погружением подводной лодки.

- В отсеках осмотрено, замечаний нет, прошу разрешения заполнить среднюю,докладывает командир БЧ-5.

- Заполнить среднюю,- командую я.

Быстро идет исполнение. Гидравлика открывает клапаны вентиляции, и воздух в цистернах средней уступает место воде. Лодка медленно оседает, я увеличиваю ход до 8 узлов. Головка перископа скользит по поверхности воды. Брызги покрывают внешнее стекло перископа. Теперь необходимо выровнять подводную лодку, придать ей такое положение, чтобы на самом малом ходу она оставалась на глубине.

Все это выполняется командиром БЧ-5 по команде "Удифферентовать подводную лодку на ходу 8 узлов с дифферентом 1° на нос". Электромеханическая служба выполняет эту команду.

Трюмным насосом или давлением воздуха перегоняют воду из кормы в нос или наоборот, откачивают воду за борт, или принимают сотни литров в уравнительную цистерну.

Но вот лодка строго держит глубину. Боцман Красиков еле видимым движением немного перемещает небольшие рукоятки рулей, и громадная дирижаблеобразная махина, послушная его воле, строго удерживает заданную глубину.

- Товарищ командир, подводная лодка удифферентована на ходу 8 узлов, с дифферентом один градус на нос,- доложил командир БЧ-5.

- Боцман, погружаться на глубину 100 метров с дифферентом 5 градусов на нос,- командую я.

Рули лодки перекладываются на погружение, растет дифферент, начинает увеличиваться глубина. Головка перископа накрывается зеленоватой водой, и я даю команду "Убрать выдвижные устройства". Гидравлика опускает их стальные тела. Струйки просачивающейся через сальниковые уплотнения воды ползут по масляной поверхности их тел.

На глубине 100 метров после осмотра отсеков я увеличиваю

ход. Стрелки указателя лага медленно ползут по циферблату 10, 12, 14, 16, 18 узлов.

Корабль на такой скорости становится устойчивым, хорошо управляется. Мы убираем носовые рули и переходим на управление малыми кормовыми горизонтальными рулями. Мне порой кажется, что подводная лодка даже радуется, когда оказывается в своем нормальном состоянии: ведь над водой она не может развивать большого хода, а здесь хоть сейчас давай 30 узлов.

Находясь под водой и не имея возможности оценить обстановку на основании визуального наблюдения, мы уверенно отсчитывали пройденные мили к северу. При плавании в обширных просторах мы полагаемся в выборе своего курса на электронные глаза, уши и нервы наших приборов. В подводном положении мы следим за глубиной места, где происходит плавание, и постоянно получаем доклады из акустической рубки.

- "Центральный, акустик. Восемь сорок. Цель номер 10 - пеленг 204 градуса, цель номер 11-пеленг 305 градусов."

Затем начинается классификация и вскоре следует доклад:

- "Классифицирован контакт-цель номер 10- надводный корабль под турбиной. Число оборотов винта 150. Цель номер 11-сигнал слабый, классификации не поддается."

- "Центральный, акустик. Восемь пятьдесят пять. Биологическая цель. Пеленг 0 градусов. Интенсивность сигнала цели номер 10 уменьшается."

Возникающие светящиеся точки на экранах - цели мы долго наблюдаем, особенно, если они следуют параллельными галсами.

Иногда контакты длятся несколько часов.

Под водой свои законы плавания. Здесь, как и на поверхности, есть свои фарватеры. Если одна лодка его займет, то до освобождения его другая на занятой оси оказаться не может. За этим строго следят на флоте.

Я всегда после погружения обхожу корабль. Во-первых, сразу становится ясно, как подготовлены помещения корабля к походу, настроение людей, как чувствуют они себя после почти бессонной ночи.

Всегда первое помещение на пути обхода - штурманская рубка. Капитан-лейтенант Олейник, с головой уйдя в изучение карты, не заметил, как я вошел и встал позади него. Светящийся крестик фиксировал место нахождения лодки в данный момент. Он медленно ползет вдоль карандашной ниточки курса.

- Костя, когда мы подойдем к кромке льда? - спросил я.

Штурман вздрогнул от неожиданности, быстро обернулся. Затем достал из стола генеральную карту и показал острием циркуля кромку льда.

- Послезавтра в 18.00 мы будем входить под лед.

- Когда мы будем проходить отличительную глубину 30 метров, кто будет на вахте, вы или Кондратенко?

- Я буду. К этому времени среднеквадратическая ошибка счислимого места будет не более полутора миль.

- Смотрите, чтобы мы не уточнили координаты этой глубины корпусом лодки.

- Есть, товарищ командир,- улыбнулся Олейник.

Олейник был хорошим штурманом. Вся многочисленная штурманская документация была им заполнена четким каллиграфическим почерком. Каких-либо замечаний по проверкам по его боевой части мы почти никогда не имели. Сам Костя много уделял времени подготовке рулевых, учил производить гидрометеонаблюдения. Неторопливость речи, убедительность его докладов свидетельствовали об обстоятельности его знаний. Поэтому я всегда относился с доверием к действиям штурмана. И глубоко убежден, что нельзя штурману навязывать некоторые приемы определения места в качестве обязательных и - еще хуже - единственных.

Выходя из штурманской рубки, я встретился с Шаповаловым, который уже переоделся по-подводному. Теперь, в светло-синей

униформе, он казался щуплым.

- Как дела, командир? - спросил он.

- Нормально, решил обойти отсеки, посмотреть людей,- ответил я.

- Ну, в добрый путь,- напутствовал он,- попозже я тоже пройду по лодке.

Во втором отсеке я задержался в своей каюте. Мне нравится моя каюта. В ней довольно уютно, много дерева, а красивая его фактура ласкает глаз. Но, пожалуй, самое главное, здесь тишина и можно думать. Я снял все меховые вещи, надел чистый комплект униформы, шапку заменил пилоткой, сапоги сандалиями. Теперь можно легко перемещаться по кораблю, спускаться в трюмы. Я внимательно осмотрел себя. Все вроде в порядке. Личный состав должен видеть, что командир бодр, подтянут. Это также дисциплинирует людей.

В первом отсеке на стеллажах были закреплены торпеды. Надраенная медь торпедных аппаратов, приборов свидетельствовала о многих часах, которые уходили у личного состава на поддержание механизмов в порядке. Я как-то, еще будучи молодым лейтенантом, спросил заканчивающего службу боцмана: "Зачем нужно так много тратить времени на надраивание медяшек?" На что получил ответ, что если матрос будет видеть блестящую медь, то его взгляд не потерпит рядом не только грязи, но даже пыли на механизмах.

Во втором отсеке я медленно прошел вдоль офицерских кают. Дверь в одну из кают была открыта: я заглянул в нее. Две аккуратно заправленные койки, расположенные одна над другой, чем-то напоминали купе вагона. На небольшом столике лежала большая фотография. Жена одного офицера кормила малыша. Ребенок сладко зажмурился, мать, глядя на малыша, улыбалась счастливой улыбкой.

Мне стало стыдно, что прикоснулся взглядом к чему-то интимному: я осторожно закрыл дверь и прошел в следующий отсек.

Центральный пост. Здесь сосредоточено все управление, принимаются решения в самые сложные минуты жизни корабля. Здесь основное место пребывания командира, старшего помощника и командира БЧ-5. Вот и сейчас Марат Васильевич вел разговор со старшиной команды трюмных Ханиповым Отелло Хамзовичем.

Марат Васильевич - опытный инженер-механик. Он достаточно поплавал на подводных лодках, четко определил свою служебную репутацию и отличался тем, что, как никто на корабле, свои знания и способности применял для пользы

службы.

Утвердив результаты дифферентовки, я, остановившись в стороне, понаблюдал за действиями Ханипова.

Ханипов из Казани, имел среднетехническое образование, был умным, грамотным, много читал, остряк. Так, во время одной из проверок, которые в тот период были частыми, один из проверяющих задал ему вопрос:

- А кто такой Хрущев?

- Министр сельского хозяйства,- невозмутимо ответил Ханипов.

- Почему вы так считаете?

- Он все время говорит о кукурузе.

Проверяющий на этом прекратил разговор, а с командиром БЧ-5 через несколько минут он продолжался, но уже в других тонах. Невольно оказавшись свидетелем его продолжения, я помню, как Ханипов оправдывался:

- А чего он меня за дурака принимает? Пусть не задает глупых вопросов!

Ответ Ханипова проверяющему довольно долго звучал со всех трибун как подтверждение низкого качества политической подготовки некоторых старшин атомных лодок. Доказывать обратное было бесполезно. По этому вопросу в базе говорили так: "Во время службы на лодках офицер должен хорошо запомнить две аксиомы: первая- проверяющий всегда прав, вторая - если не прав, то смотри первую".

Четвертый отсек - ракетный. Это самый большой отсек подводной лодки.

Здесь расписано два офицера: командир БЧ-2 капитан-лейтенант Генрих Онопко и командир ракетной группы старший лейтенант Валерий Ильин. Их сложное хозяйство требует высоких профессиональных знаний, хорошей натренированности всего ракетного расчета.

Сколько мыслей рождают эти молчаливые шахты, в которых скрыто 35 Хиросим. Неужели исторических и нравственных уроков второй мировой войны недостаточно, чтобы люди, просыпаясь поутру, не думали с ужасом о предстоящем дне.

Каждый день газеты, радио и телевидение приносят нам вести, что где-то идет война, гибнут люди, страдают дети. Еще не забылись, не перестали болеть раны войны, унесшей 50 миллионов человеческих жизней, а гонка вооружений изобретает и разрабатывает все новые и новые виды оружия.

В этих шахтах, которые я вижу и к которым могу прикоснуться руками, тоже оружие. Неужели этим атомным вихрям будет суждено оборвать жизнь уже не сотням тысяч, как

это было в Японии, а миллионам человеческих жизней.

Видимо, не случайно участник атомной бомбардировки Хиросимы американский летчик майор Изерли терзался муками совести, добивался, чтобы его заключили в тюрьму как преступника. Власти не удовлетворили его просьбу: он был отправлен в сумасшедший дом. Почему-то здесь в ракетном отсеке мне всегда вспоминаются слова великого русского писателя Салтыкова-Щедрина: "Нет опаснее человека, которому чуждо человеческое". Разве это не так?

Современная проблема использования военной ядерной мощи отличается от всех предшествующих только одним: если правильное решение ее не будет найдено, то она может оказаться вообще последней проблемой. Разницы между пеплом социализма и капитализма не будет.

В шестой - реакторный - отсек я вошел через специальный тамбур, который был предусмотрен на случай предотвращения распространения по кораблю радиоактивности. Я шел по длинному коридору, слева от меня была сплошная металлическая переборка с вваренными в нее иллюминаторами. Через них видны защитные крышки носового и кормового реакторов. Над каждой из них были смонтированы приводы механизмов автоматики для стержней управления регулирования и защиты. Даже не верилось, что в этом отсеке заключены гигантские запасы энергии, дающие пар на лопатки турбин. В конце отсека у конторки сидел с записной книжкой в руках инженер-лейтенант Владимир Фисенко. Он не заметил меня и продолжал что-то писать.

- Над чем трудимся, Владимир Владимирович?

Фисенко быстро поднялся, задев головой один из подволочных клапанов, и четко доложил о состоянии реакторов и механизмов, обеспечивающих их работу. Вроде совсем недавно после окончания с отличием училища имени Ф. Э. Дзержинского прибыл на корабль молодой офицер, но сразу вошел в коллектив, организовал баскетбольную команду на лодке и стал ее неизменным капитаном. На корабле в самые короткие сроки сдал экзамены, которые даже по сегодняшним дням были очень серьезными, и допущен к управлению главной энергетической установкой, как у нас говорили, стал управленцем. Как потом оказалось, он уже тогда проводил исследования, которые позже позволили более рационально использовать ресурсы атомных реакторов. Через несколько лет он станет доктором технических наук, профессором. Его труды в области атомной энергетики будут внедрены в практику у нас в стране и за рубежом.

Седьмой турбинный отсек отличают, пожалуй, три основные особенности. Во-первых, турбина на подводной лодке может быть

только у атомохода. Во-вторых, по насыщенности трубопроводами и механизмами это самый затесненный отсек. И, наконец, здесь, как ни в одном отсеке, жарко. И хотя мощные кондиционеры создают нормальный микроклимат во всех помещениях корабля, но и они не справляются с температурой, которая ниже 30 градусов не опускается. Здесь командир отсека старший инженер-лейтенант Студенцов, а старшина турбинной команды мичман Николай Григорьевич Христофоров. Но это не простой мичман. Пожалуй, за всю свою службу в Военно-Морском Флоте я не встречал таких специалистов и умелых воспитателей. Он любил матросов, и матросы платили ему тем же. Я не видел его без ветоши в одной руке и без наждачной шкурки в другой. Так- же были воспитаны и его подчиненные. И как-то казалось странным, что в столь затесненном отсеке всегда чисто, какой-то особый порядок и матросы имели самую чистую униформу. Этот мичман пришел к нам с лидера "Баку". Он знал турбины как свои пять пальцев.

Христофоров был по природе своей рационализатором и изобретателем. Помню, как-то в выгородке шестого отсека начал падать вакуум. Как ни пытались поддержать его на заданном уровне, ничего не получалось. Вызываем Христофорова - через 30 минут выгородка держала вакуум. Николай Григорьевич пришел, осмотрел внимательно помещение, затем обнаружил трещину в сварке, вставил спичку и заклеил это место лейкопластырем. Хоть временной была такая практика, но она позволила выполнить подводной лодке поставленную задачу.

Команда турбинистов была не только лучшей на корабле, но и отсек их занимал на всех смотрах неизменно первое место.

В отсеке двое старшин напряженно следили за показаниями манометров и водомерных стекол, манипулируя клапанами - маневровым и травления. Я выбрал место поближе к раструбам вентиляторов. Здесь создавалось ощущение прохлады, но шум был такой, что Николай Христофоров докладывал мне о работающих механизмах на ухо.

Я обратился к старшине:

- Не жарко?

- Немного есть, товарищ командир,- скупо улыбнулся старшина, демонстрируя своим видом, что все в порядке.

Когда я бываю в этом отсеке и вижу работающих старшин и матросов, то мне кажется: на них, вот таких Христофсфовых, всегда держался весь наш Военно-Морской Флот.

В восьмом отсеке я встретил химика-дозиметриста лейтенанта Николая Денисова. Шатен, небольшого роста. Он был всегда спокоен, чертовски уравновешен, добр. Но для него,

пожалуй, как ни для кого на корабле, был характерен максимализм в требованиях и оценках.

Он обладал той прямолинейностью, которая, с одной стороны, заслуживает доверия, а с другой, причиняет неприятности.

Однажды он высказал сомнение в построении основ коммунизма в нашей стране к восьмидесятым годам, за что партийной комиссией ему был объявлен строгий выговор с занесением в учетную карточку с формулировкой: "За неверие в построение коммунизма в нашей стране в 80-е годы".

Денисов доложил, что радиационная обстановка на лодке нормальная, а аппараты ИП-46{40} и ИДА-59{41} во всех отсеках приготовлены для немедленного использования. Это была одна из мер предосторожности - на случай пожара или затопления одного из помещений подводной лодки.

Во всех отсеках аппараты аккуратно разложены. Считанные секунды требуются каждому матросу на переход с дыхания отсечным воздухом на кислород. Это не было излишней мерой предосторожности, так как мы все знали: в ограниченных объемах отсека, если возникает пожар, выгорание кислорода произойдет моментально.

В этом же отсеке - пульт управления энергетической установкой. Здесь уже заступила на вахту смена по боевой готовности No 2. Но на пульте еще оставался командир первого дивизиона инженер-капитан-лейтенант Смирнов Владимир Олегович. Вахту у правого и левого реакторов несли инженеры старшие лейтенанты Анатолий Николюк и Вадим Тиль. На пульте доклад был отработан как песня. Без единой запинки Николюк доложил о режимах работы паропроизводительных установок и турбин. Непосвященному человеку казалось вообще невозможным разобраться в сотнях тумблеров, переключателей, приборов, мигающих и светящихся сигналов. На носовой переборке пульта находилась яркая, красочная, многоцветная мнемосхема, красные, зеленые, оранжевые сигналы которой показывали состояние арматуры, какие и в каких режимах работают насосы.

Здесь всегда был какой-то особый микроклимат. Управленцев отличала дружба, взаимное уважение и поддержка. Немалая заслуга в этом была самого Владимира Олеговича. Коренной ленинградец, из семьи интеллигентов, отличный рассказчик, он хорошо знал литературу, много читал, был постоянным победителем литературных викторин. Пожалуй, его единственным недостатком была мягкость, которая не позволяла ему проявить себя как командиру, особенно на строевых занятиях. Но уровень его профессиональной подготовленности

был выше всяких похвал. Это ему позволяло, во-первых, пользоваться абсолютным авторитетом; во-вторых, способствовать постоянному совершенствованию профессиональных знаний своих подчиненных. У него был какой-то особый опыт убеждений и чувств, которые давали ему возможность успешно решать вопросы воспитания. Он знал, кому что поручить. Пожалуй, Владимир Олегович формировал больше интеллигентов, чем будущих командиров БЧ-5 подводных лодок. (Лишь Николюк в будущем стал им, а остальные или офицерами штаба, или учеными, или преподавателями.) Сам Владимир Олегович после увольнения в запас работает в Госплане СССР.

В этот момент на мнемосхеме замигала оранжевая точка. Николюк доложил Смирнову: "Уже второй раз барахлит автоматический регулятор подачи питательной воды второго контура".

- Вызовите киповцев, клапан отрегулируйте,- коротко распорядился Смирнов.

"Киповцами" мы называли специалистов по контрольно-измерительным приборам и автоматике. Смирнов сам сделал шаг к пульту и, повернув ключ, бросил, глядя на мнемосхему: "Ну, подавись, дорогой: вот тебе сто кубов!"

Через несколько минут на пульт прибыл киповец старший лейтенант-инженер Георгий Мельников.

Система неожиданно сама начала работать как нужно. Мигание оранжевой точки на мнемосхеме прекратилось. Мельников, получив информацию о сигнале, доложил, что сейчас проверит автоматику,- значит, надежность ее работы обеспечена. На пульте было спокойно. Здесь люди были хорошо подготовлены и оттренированы. Кстати, экзамены на допуск к самостоятельному управлению у них принимал сам академик Анатолий Петрович Александров.

В девятом отсеке я нос к носу столкнулся с нашим начальником службы снабжения старшим лейтенантом интендантской службы Заиром Юнусовым. Он разговаривал с мичманом Латиком. У них перед выходом в море было много работы. Они получали тонны продовольствия, разовое и постельное белье. Разовым оно называется потому, что мы его не стирали. Оно после использования шло на ветошь. Страна могла позволить такое расточительство, ибо вопросы боевой готовности всегда были очень важными.

Снабженцы в девятом, жилом отсеке только что проверили обеспечение всем необходимым матросов и старшин.

Юнусов родом из подмосковного города Подольска. Когда вопрос касался каких-то продовольственных замен не в пользу

экипажа корабля, мог здорово отчитать тех, кто пытался на берегу подсунуть не то, что нужно.

Я отпустил Юнусова выдавать из холодильника коку мясо, а мичман Латик остался со мной. Латик, на вид щуплый, с русыми волосами, добрыми глазами, был простым, бескорыстным человеком. Его способности находить закутки на корабле и рассовывать имущество мог позавидовать любой подводник.

В десятом, самом низком отсеке я прошел вдоль вращающихся мощных валов, посмотрел на упорные подшипники. Получил доклад от старшины 1 статьи Безбородова о режиме работы пароэжекторной холодильной машины системы кондиционирования.

Осмотр корабля был закончен. Экипаж был готов выполнять поставленную задачу. Это меня удовлетворяло.

По всему кораблю шла повседневная жизнь. Вахтенные осматривали отсеки, замеряли сопротивление изоляции, снимали показания различных измерительных приборов, проверяли наличие воды в трюмах и осушали их под ветошь. В центральном вахтенные офицер и инженер-механик следили за положением корабля.

Я давно заметил, что стоит лодке отойти от берега, как исчезает у людей нервное напряжение. Заканчиваются многочисленные и порой никому не нужные доклады, наполовину снижается количество бумаг, в которых о чем-то срочно доносится. Прекращаются бесчисленные проверки. Мы начинаем более свободно дышать, так как часто многочисленные инспектирующие, даже первый раз посетив корабль, начинают нас поучать, как надо поступать в том или другом случае. Они появятся вновь после нашего возвращения в базу и будут оправдывать свое место под солнцем, создавая никому не нужную суету и нервозность.

Справедливости ради следует сказать, что были действительно толковые люди, приезжавшие к нам из Москвы, встречи с которыми нас обогащали. Они передавали нам свой громадный опыт. Хотелось отметить адмиралов Н. Сергеева, В. Прокофьева, В. Разумова.

К сожалению, таких было немного.

В центральном посту я доложил В. Шаповалову о результатах осмотра корабля. Затем, обговорив ряд вопросов с заместителем по политической части капитаном 3 ранга А. Кирдяшевым, я включил трансляцию всего корабля на себя и объявил: "Товарищи, говорит командир корабля. Мы идем под лед к северу от Новой Земли. Идем под лед зимой. Перед нами не стоит задача достижения полюса, но мы делаем первые шаги в этом

направлении.

Главной целью похода являются уточнение глубин по маршруту перехода, исследование океанографических условий, морских течений, определение возможностей поиска полыней, всплытия в них, проверка работы механизмов и устройств подводной лодки". В заключение призвал экипаж к бдительному несению вахты.

Мы всегда внимательно вчитывались в страницы переводных американских книг, и нам были понятны размышления командиров американских субмарин об опасностях подледного плавания и о других непредвиденных обстоятельствах, таких, как пожар или поступление воды внутрь прочного корпуса. Последние требовали срочного всплытия, а наличие льда могло не позволить этого сделать. Летом всегда найдется достаточно полыней в сплошных льдах, чтобы всплыть. Зимой с определенных широт начинался сплошной лед, толщина которого не всегда могла позволить осуществить его продавливание. Видно, не случайно один из самых распространенных тостов у подводников: "За то, чтобы число погружений равнялось числу всплытий, плюс единица" - почти всегда повторялся за праздничным столом.

При очередном подвсплытии на глубине 15 м я приказал поднять перископ. Гидравлика на несколько метров быстро подняла его тонкое стальное тело вверх.

Огромная луна, вышедшая из-за облаков, озарила бледным ночным светом океан, расцветив его бликами на поверхности. В пределах перископной видимости горизонт был чист. Но каждый подводник знает, что это слишком приблизительная оценка в условиях ночной видимости.

- Осмотреть горизонт радиолокацией в режиме "Одно-обзор".

Из радиолокационной рубки поступил доклад:

- Горизонт чист!

Штурман вместе с командиром электронавигационной группы брал радиопеленги для уточнения своего места. Радисты принимали радиограммы. Шла размеренная жизнь, определенная расписанием.

Старшина команды радистов старшина 1 статьи В. Ходырев попросил меня зайти в радиорубку.

Перешагнув через комингс, я очутился в тесном помещении, где стойки передатчиков и приемников оставляли места ровно столько, сколько нужно было, чтобы сесть трем человекам.

Радист включил динамик. Из него полилась музыка. Эдит Пиаф исполняла "Парижское танго". На берегу мир мужчин обнимал мир женщин. Какими они нам казались чудесными и

прекрасными, эти женщины! В такие минуты очень хочется домой. Я невольно представил людей своего экипажа. Из офицеров три человека имели жилье в базе, у остальных семьи были разбросаны по Советскому Союзу.

Старший помощник напомнил, что лодка находится под перископом на 3 минуты больше положенного времени.

- Боцман, погружаться на глубину 50 метров с дифферентом 3 градуса на нос,- скомандовал я.

Командир БЧ-5 капитан 3 ранга Марат Васильевич Переоридорога по трансляции объявил:

- Погружаемся на глубину 50 метров, осматриваться в отсеках.

Гидравлика опустила стальные тела выдвижных устройств, и подводная лодка, послушная рукам боцмана, начала быстро погружаться. Теперь из отсеков начали поступать доклады о результатах осмотра. Мы пришли в то обычное положение, в котором пребывали уже второй день.

Следующее подвсплытие на перископную глубину мы рассчитали произвести перед входом под лед.

В назначенную точку всплытия мы подошли к 16 часам, чтобы иметь возможность хоть что-то рассмотреть в перископ.

Всплытие под перископ дело несложное, но ответственное. Командир выполняет специальный маневр, чтобы убедиться в отсутствии надводных целей на ходу, затем делаются посылки локатором прямо по носу, чтобы исключить столкновение с судами, находящимися в дрейфе. Затем - юридическая запись в "Вахтенном журнале": "Горизонт чист",- и только потом начинается всплытие. Эхоледомер показывал отсутствие льда и высоту волны около одного метра. На ходу 3 узла мы попытались подвсплыть под рубку. Но такой ход был слишком мал для этого. Небольшая волна оказалась слабым помощником. Поэтому пришлось продуть среднюю. Глубиномер зафиксировал глубину 5 метров. По схеме, находящейся в центральном посту, было ясно, что рубка находится над водой.

Я дал команду "Поднять перископ!"

Штурманский электрик, расписанный на выполнение такой команды, откинув два лючка и нажав кнопку, выполнил команду.

Мы находимся в поясе мелкого льда. Я хорошо видел в сумерках исчезающего полярного дня носовую надстройку, носовые рули, напоминающие горизонтальный хвостовой стабилизатор самолета. Мелкие льдины недалеко проплывали вдоль обнажающейся надстройки. Мы находились вблизи кромки льда.

Я поднялся по вертикальному трапу. Затем, развернув

кремальеру, движением грузчика, сбрасывающего со спины мешок, отдраил верхний рубочный люк. В этот момент барабанные перепонки реагируют на перепад давления внутри лодки и атмосферы. По привычке зажав нос и закрыв рот, я как бы выдавливал из себя воздух. Сразу восстановилась нормальная слышимость. Первое ощущение - это свежий воздух. Он отличен от искусственного воздуха лодки. Это особенно чувствуется после всплытия.

Приличная видимость позволяла оценить обстановку.

Кромка льдов шла на юго-восток. Просветов не было видно. Холодный восточный ветер поднимал волну немного более одного метра. Но волнение сглаживалось, когда доходило до мелкого льда. Небо было затянуто низкими темными снеговыми облаками, море выглядело мрачным.

За мной на мостик поднялись Шаповалов и сигнальщик.

Миг очарования закончился. Рука привычно потянулась к карману, к пачке сигарет. Мы с удовольствием затянулись дымком, который сразу кружит голову.

- Провентилировать лодку! Пополнить запасы воздуха! Вынести мусор! командую я вниз.

В центральном командир БЧ-5 отдает все необходимые распоряжения. Умелые матросские руки быстро отдраивают клинкеты корабельной вдувной и вытяжной вентиляции. И через считанные минуты заработали компрессоры и вентиляторы. На мостик по одному стали появляться моряки с мусором.

Только после выноса мусора я объявил боевую готовность No 2 и разрешил выход наверх по десять человек.

Это долгожданные для экипажа минуты. Ограждение рубки наполняется гомоном голосов. Каждый старается выкурить не одну, а две папиросы или сигареты.

А внизу новая партия поджидает спустившихся.

В 10.00 мы закончили все приготовления для подледного плавания. Осталось получить квитанцию на переданное радио. И вот из центрального на мостик следует доклад:

- Получена квитанция на переданное радио!

На этот раз мы уходим под воду по сигналу "Срочное погружение".

Это ответственный момент. Ревун взрывает тишину отсека. Открываются клапаны вентиляции, дается ход. Лодка в считанные секунды уходит на глубину. Продувается цистерна быстрого погружения. Выравнивается дифферент, лодка начинает свое движение под водой.

Заступившая очередная смена управляет кораблем.

По трансляции вахтенный офицер объявляет:

- Команде ужинать!

Мы идем переодеваться, мыть руки и затем в желтых рубашках с погонами входим в кают-компанию. Желтые рубашки были недавно введены во флоте. Здесь, в кают-компании, они символизировали какую-то парадность или, точнее, маленькие микровыходные на время приема пищи.

Место командира священно на корабле. Его никто не имеет права занимать, даже если командир находится в отпуске.

Однажды командующий флотом, в тот период адмирал А. Чабаненко, как-то приглашенный на обед, сев по правую сторону от командира, еще раз продемонстрировал незыблемость флотских традиций.

- Товарищи! - поперхнулся голосом А. Кирдяшева динамик и замолк. Послышалось шуршание листа бумаги. Но вот голос прорезался вновь.

Замполит докладывал личному составу о маршруте похода, о количестве пройденных за сутки миль, о наиболее отличившихся матросах и офицерах.

Кирдяшев был мордвин. Прибыл на лодку после окончания Военно-политической академии имени В. И. Ленина. Был полон радужных надежд. На практике хотелось применить то, чему четыре года учили в академии. Но на флоте начинался период увлечения бумаготворчеством. Проверяющие в море, как правило, не выходили и о живой работе с людьми судили по бумагам. Как блины рождались на кораблях планы партийно-политической работы по предупреждению аварийности, чрезвычайных происшествии, подготовки к выходу в море, организации социалистического соревнования и т. д. Живая работа с людьми подменялась бумагой. Алексей Кирдяшев не мог мириться с этим. Он часами мог находиться в матросском кубрике, но писать планы в огромных объемах терпеть не мог. Он был за разумное планирование и за практическую работу.

Это не нравилось некоторым политическим начальникам, и Кирдяшев не пользовался лаврами почета, хотя его и уважал личный состав.

* * *

Очередное подвсплытие должно было состояться в 15 часов на следующий день во льдах.

После погружения электронное перо эхоледомера вычерчивало постоянно "лед", и хотя толщина его колебалась от 40 до 70 сантиметров в среднем, было неясно, сможет ли лодка без всяких дополнительных средств продавить такой лед. И вот на траверзе Русской Гавани мы подготовились произвести всплытие. Лодка застопорила ход, но лаг медленно фиксировал угасание

инерции. Наконец стрелка его застыла на 0. Откачивая воду из уравнительной цистерны, командир БЧ-5 заставлял лодку медленно всплывать.

Я спустился на вторую палубу центрального поста и приказал приподнять перископ на глубине 20 метров. Серо-зеленая нижняя поверхность льда просматривалась в перископ. По изменяющемуся рисунку я понял, что лодка медленно по инерции движется вперед. Я приказал продуть глубиномер. Пузырьки воздуха были хорошо видны в перископ.

Так, продувая глубиномер центрального поста, по пузырькам воздуха мы определяли ход лодки.

Наконец наступил момент, когда пузырьки начали вертикально подниматься вверх. Лодка стояла на месте. В перископ было видно, как приближалась нижняя поверхность льда. На глубине 15 метров я приказал опустить перископ. Через две-три минуты мы приледнились. Марат Васильевич доложил:

- Дифферент 3 градуса на нос, крен 5 градусов на правый борт!

- Продуть среднюю! - скомандовал я. Воздух ворвался в цистерны. В этот момент на лодке ничего не слышно, кроме его свиста.

- Продута средняя, глубина 5 метров,- доложил Марат Васильевич.

Мы не почувствовали ударов, скрежета. Всплытие произошло так, как на чистой воде.

Я стал подниматься по трапу вверх. Вот отдраена кремальера. Плечами я пытаюсь приподнять крышку люка. Свежий воздух врывается в щель, но люк мне удается открыть лишь сантиметров на десять.

Если учесть, что такая работа происходит в трубе диаметром чуть больше восьмидесяти сантиметров, когда ноги упираются в вертикальный трап, то только выработанная месяцами сноровка позволяет командиру, одетому во все меховое, откинуть крышку люка, вес которой около 80 килограммов.

Но моих сил не хватало.

Меня сменил Шаповалов. Ему тоже не удалось открыть люк. Затем нажал на люк снизу боцман Красников. Но и его сил оказалось недостаточно. На лодке самым сильным был кок. Он прибыл по команде с камбуза, весь разгоряченный, еле втиснулся в вертикальную шахту, надавил плечами на люк. Что-то наверху затрещало, и люк приоткрылся наполовину.

- Так здесь же лед,- доложил с натугой в голосе он.

Через минуту удалось еще сантиметров на десять приоткрыть его. Я сбросил с себя меховые брюки и альпаковку. Из

центрального подали деревянный аварийный брус.

Кок упер его в кремальеру, а я протиснулся в образовавшуюся щель. На мостике я обнаружил большую льдину, один конец которой мешал открытию люка. За мной поднялся на мостик Шаповалов. То, что мы увидели, превзошло все наши ожидания.

В наступивших сумерках была хорошо видна поверхность ледяного покрова, которая простиралась до видимого горизонта. Ледяные торосы, возникшие в результате подвижки льда, образовывали с одной стороны заснеженные холмы высотой до двух с половиной метров. С другой стороны лед был обнажен и отсвечивал где зеленоватым, а где немного голубым цветом.

В начинающихся сумерках уже горели яркие звезды. Падающая звезда прочертила кривой след по небосводу, мелькнула и исчезла где-то слева.

- Александр Сергеевич, смотрите - белый медведь,- шепотом сказал Шаповалов.

Действительно, из-за тороса вышел хозяин северных широт. Его шерсть хорошо маскировала его на фоне снега. Он медленно шел мимо подводной лодки.

Поднявшийся на мостик сигнальщик сразу запросил разрешения принести из центрального автомат. Но Шаповалов жестко взглянул на него, и этого было достаточно, чтобы матрос понял, что сказал глупость.

Медведь изредка останавливался, что-то обнюхивал и затем вновь уверенно шел в сторону кормы, где изо льда торчал только хвостовой вертикальный стабилизатор. Его, несомненно, удивил вид торчащей изо льда черной рубки. Но уверенная поступь зверя свидетельствовала об отсутствии даже намека на страх. Быть может, он вообще впервые людей видел. Мех его был грязный, бурый.

Через несколько минут он скрылся за одним из торосов. Затем его бурое пятно то показывалось, то скрывалось.

Сигнальщик из своего гнезда еще раз доложил о медведе, но мы даже в бинокль не могли его разглядеть.

Старпом решил этот момент отразить в вахтенном журнале. Когда я читал эту запись, то думал, что нам попадет за такие вольности, а сейчас я с удовольствием вспоминаю об этом.

В это время старшина команды радистов доложил об установлении связи с зимовщиками в Русской Гавани. Им трудно, очевидно, было представить, кто говорит с ними в этом ледяном море. Наш позывной, понятно, их искреннего интереса не удовлетворял. Эта полярная станция появилась осенью 1932 года. Начальником ее был тогда двадцатисемилетний гляциолог, географ, геолог Михаил Ермолаев. Многое из того, что пережили

в то время зимовщики, вошло в известный нашему поколению фильм "Семеро смелых".

Связь с ними тоже была зафиксирована в вахтенном журнале.

Лодка спокойно стояла во льду. Подвижки льда не было.

Немного пополнив запасы воздуха компрессорами, мы вновь погрузились. Погружение без хода прошло благополучно. Продув на глубине 20 метров цистерну быстрого погружения, я дал ход турбиной, и боцман быстро выровнял дифферент. Мы продолжили движение на глубине 50 метров.

Следующее всплытие мы должны были сделать севернее мыса Желания на 78° северной широты. Мы учитывали возможности встречи с вмерзшими в ледяные поля айсбергами в этом районе, и поэтому были приняты меры предосторожности. Ход уменьшили до 12 узлов. Стали использовать гидроакустическую станцию в активном режиме. Мелководные районы не позволяли нам погрузиться глубже. К счастью, электрическое перо самописца эхоледомера не опускалось ниже 2,5 метра. Но и глубина места была такой, что, приблизившись к грунту, мы могли засасывать в циркуляционные трассы ил. Да и длина подводной лодки была в этих местах больше глубины места.

К месту всплытия мы подошли к 12 часам дня. Ближе к северу длиннее полярная ночь, и мы специально спланировали время всплытия, чтобы не только с помощью приборов, но и через перископ обнаружить если не полынью, то хотя бы тонкий лед. Видно, еще была сильна привычка доверять больше своим глазам, чем приборам.

В центральном посту рядом с пультом погружения и всплытия матросы из белого пластика изготовили пластинку, на которой отмечались день похода, недели, число. И если на берегу дни менялись так часто, что мы не успевали оглянуться, то здесь они ползли медленно.

Теперь для нас было важным проверить точность показания эхоледомера. Мы по-прежнему со скоростью 35 километров в час неслись в коридоре, где потолком был ледовый панцирь, а пол под килем в этом районе - камень и ил. На такой скорости откажи автоматика, и мы могли бы за 10 секунд вонзиться или в лед, или в грунт.

К нашему счастью, толщина льда не превышала два с половиной метра. Все-таки чаще встречается лед толщиной 50-60 сантиметров. Мы подходили к Североземельскому ледовому массиву. Температура воды за бортом была +3°. Я зашел в штурманскую рубку и лег на диван, который находился за шторкой, предупредив вахтенного офицера и штурмана о своем месте. Мне повезло: я задремал. Но какие-то клеточки мозга

восстанавливали в памяти короткие дни пролетевшего отпуска. Вспомнилась суточная остановка в Москве, Калининский проспект и встреча с однокашником у Института красоты.

Холеное лицо сохраняло свежесть только что сделанного массажа.

- Махнем ко мне на дачу? - предложил он, внимательно рассматривая жену.

- Ты что, в отпуске? - спросил я.

- Нет, в местной командировке! - рассмеялся он.

Обычно такие встречи оставляют в памяти незабываемое впечатление. Вспоминаются курсантские годы, различные курьезы тех лет.

- Ты помнишь, как Лехе Амурскому сделали татуировку!

- А помнишь, как А. на спор съел бачок каши. Эта встреча была исключением.

Он говорил со мной, но его глаза продолжали рассматривать Людмилу.

- Нет! - отрезал я, и мы расстались.

- Ты знаешь, я бы не отказалась выпить рюмку коньяку. Ты можешь позволить такую любезность? - спросила жена.

- Пойдем,- коротко бросил я, с удивлением посмотрев на нее. Мы прошли в ресторан Дома журналиста. Нам вежливо предложили столик.

- Хоть желание твое для меня и закон, но все-таки объясни...

- А можно так, без смысла,- Людмила с улыбкой посмотрела на меня.

- Ты расстроена? - осторожно спросил я.

- Нет! А вот ты, мне кажется, да.

Она подумала немного, передвинула медленно пепельницу и продолжала.

- Я же поняла, что за мысли пронеслись у тебя в голове. Вот ты плаваешь, море отнимает у тебя, как минимум, шесть месяцев в году, и ты ничего не имеешь. Разве только большой отпуск, который проводишь постоянно в ожидании, что тебя вызовут. И опять море. А здесь, как видишь, другая жизнь.

- Налить еще коньяку?

- Да.

- Ты специально привела меня сюда, чтобы еще раз склонить к уходу на берег. Я давно знаю, что тебе надоела такая жизнь.

- Нет, я уже давно изменилась и не буду уговаривать тебя. Больше того, ты мне нравишься таким как есть.

- Ты с кем-то сравниваешь?

- Нет! А впрочем, с этим твоим однокашником. Я взял ее маленькую руку, прижал к своей щеке и поцеловал.

- Ты знаешь, мне страшно хочется поцеловать тебя!

- Кто же тебе мешает?

Я поднялся, обошел вокруг стола, положил руку на ее голову, ощутил мягкие волосы и прижался щекой к ее голове.

- Налей мне еще!

- Ты что, хочешь почувствовать себя пьяной?

- Нет! Ты не видел меня никогда пьяной и не увидишь.

Просто мне хочется стереть в памяти твоего однокашника.

- Товарищ командир! - разбудил меня голос штурмана.- Мы проходим очень тонкий лед.

Я быстро включился в обстановку корабля.

Электронное перо эхоледомера чертило ровную полосу.

- Толщина льда сантиметров 10-15,- доложил Олейник.

- Стоп турбины! - скомандовал я в центральный через дверь штурманской рубки.

Короткий ревун телеграфа. И из седьмого отсека пришел ответ исполнения в виде перемещенной стрелки на "стоп". Медленно гасится скорость такого корабля под водой. Лодка может так пройти около мили. Перо самописца опять показало увеличение толщины льда.

- Боевая тревога! Штурман, рассчитать курс к месту тонкого льда! Право на борт!

Ревун быстро разметал людей по отсекам. Через считанные секунды центральный собрал доклады из отсеков, и старпом, отметив для себя время, доложил:

- В лодке стоять по местам боевой тревоги!

- Курс к тонкому льду 230˚,- доложил штурман.

- Ложиться на курс 230˚, обе турбины малый вперед!

Лодка медленно разворачивалась почти на обратный курс, выравнивался ее дифферент.

Прибывшему в отсек Шаповалову я доложил о только что пройденной нами полосе тонкого льда и своем решении всплыть. Часы показывали 11.30.

Мы находились еще в Баренцевом море, не очень далеко от мыса Желания. Это был район активных боевых действий подводных лодок в период Великой Отечественной войны.

- Курс 230˚,- доложил боцман.

- Так держать! - командую я и прохожу в штурманскую рубку. Лаг начинает показывать возрастание скорости после циркуляции. Мы переходим на ход под электромоторами.

Командир БЧ-5 поддифферентовывает лодку.

Мы возвращаемся в район тонкого льда, но его уже нет. Наконец самописец регистрирует тонкий лед.

Опять повторяется маневр всплытия без хода. Тщательно

удифференцированная лодка медленно, метр за метром поднимается вверх. Вот и глубина 20 метров.

- Поднять перископ на один метр,- командую я со второй палубы. Вращая линзы объектива, рассматриваю пространство над лодкой.

Равномерная освещенность льда позволяет сделать вывод, что лед тонкий. Пузырьки воздуха, которые я наблюдал в перископ, показывают неподвижность корабля.

- Глубина 15 метров,- докладывает боцман.

Нужно убирать перископ. И в этот момент я увидел медузу. Она была фиолетовой. На ее выпуклой шарообразной поверхности был хорошо виден крест. Я следил, как лениво шевелилось по окружности полупрозрачное тело медузы.

- Глубина 14 метров,- последовал очередной доклад.

Мы подходим к перископной глубине.

- Опустить перископ,-скомандовал я и поднялся в центральный пост.

- Тринадцать, двенадцать, одиннадцать метров,- следовали доклады.

- Дать пузырь в среднюю,- скомандовал я.

Марат Васильевич исполнил команду. Глубина начала уменьшаться. Мы не почувствовали льда. По схеме я понял, что рубка уже выходит на поверхность.

- Продуть среднюю,- командую я.

Сжатый воздух со свистом врывается в цистерны. Кажется, какая-то невидимая сила поднимает нас снизу. Секунды, и лодка на ровном киле, без какого-либо крена находится на глубине пяти метров.

Команды следуют одна за другой. В поднятый перископ я осматриваю место всплытия. Обширное, совершенно гладкое пространство, отполированное ветром, просматривалось на милю-полторы прямо по курсу лодки. Слева в 30-40 метрах было несколько торосов, напоминающих со стороны лодки большие сугробы снега. Лед, который мы проломили, свисал с обтекаемых обводов корпуса корабля, обнажая черную резиновую палубу.

Я быстро оделся в меховое спецобмундирование, надел сапоги, отдраил люк. Восточный ветер 5-6 баллов бросал снежную пыль. Термометр показывал минус 23 градуса. На мостик поднялся и Шаповалов. Рулевые начали производить метеонаблюдения.

Толщина льда в месте всплытия была 15 сантиметров. Мы убедились, что лодка может проламывать лед от 15 до 40 сантиметров, и, главное, эхоледомер давал точную регистрацию толщины льда.

Я разрешил пополнить запасы воздуха, провентилировать лодку и всему личному составу по десять человек подняться наверх.

Я знал, что матросов интересовал маршрут нашего перехода. Во втором отсеке была вывешена карта, где карандашная черта отмечала пройденное расстояние и место на ней лодки. У карты всегда были люди. Как-то матрос Леонов, поглядывая на меридиан, уходящий к полюсу, сказал:

- Товарищ командир, мы могли бы и до полюса сейчас махнуть?

- Придет время, махнем и до полюса,- ответил я. Мне было известно, что одна из лодок специально готовится к такому походу.

Следующее всплытие мы должны были сделать восточнее мыса Желания на 78° северной широты, уже в Карском море. Его западная граница проходит от мыса Кользат (северная оконечность Земли Франца-Иосифа) до мыса Желания.

20 декабря была сделана запись в вахтенном журнале о входе лодки в Карское море. Я проинформировал об этом событии личный состав по трансляции. До сих пор наши маршруты были на запад, в Атлантику.

Мы шли на глубине 150 метров, под килем эхолот показывал 200.

В районе, где мы должны были найти полынью для всплытия, глубины были достаточными для маневрирования и курсом и скоростью. К месту всплытия мы подошли к 22 часам. Но ни полыней, ни разводий, ни тонкого льда мы не обнаружили. Маневрируя курсами, мы надеялись на счастливый случай. Неужели, думал я, нам не удастся всплыть на определенной нам широте. Но час проходил за часом, а мы не могли найти место всплытия. Толщина льда была от одного до трех метров.

И только к часу ночи 21 декабря мы обнаружили такое место. Оно оказалось на широте 78° 10'. Причем эхоледомер показал чистую воду. Мы, однако, проскочили этот участок. Началось маневрирование- по его поиску.

Я объявил боевую тревогу.

Перед всплытием в темное время суток центральный пост погружается в красный цвет. Все становится темно-красным, каким-то неприятно кровавым, все сигнальные огни на посту погружения и всплытия приобретают особую обесцвеченную окраску, и только зеленый цвет остается зеленым. Это делается для ночной адаптации зрения.

Наконец штурман доложил:

- Чистая вода!

Я скомандовал:

- Реверс!

Винты лодки завращались назад. Лаг показал приближение скорости к нулю, дифферент на нос достиг 7 градусов. Я остановил турбины. Вибрация перестала бить дрожью лодку. Я дал ход электромоторами, но чистой воды уже не было. Мы еще около часа маневрировали, восстановив наблюдение за окном во льду, затем боевой информационный пост определил его размеры и только потом мы стали осторожно всплывать.

Мы медленно приближались к поверхности. Наконец с помощью подсветки прожекторами в перископ я увидел нижнюю ноздреватую поверхность льда.

- Какую толщину льда показывает эхоледомер? - запросил я штурманскую рубку.

- Эхоледомер показывает чистую воду,- доложил Олейник.

Я приказал опустить перископ. Все было выполнено как и прежде. Я приказал дать пузырь в среднюю. Но хоть и уменьшилась глубина, но дифферент лодки стал расти на нос. Стало ясно, что кормовой стабилизатор из воды не вышел. Еще раз был дан пузырь в самую кормовую цистерну главного балласта. Лодка задрожала, но корма, как зажатый плавник рыбы в руке, продолжала оставаться в том же положении.

Пришлось с помощью цистерны быстрого погружения уйти под воду. Сколько потребовалось Марату Васильевичу искусства и умения, чтобы удержать лодку на глубине 30 метров. Он выравнивал дифферент, и опять начался длительный этап всплытия. На этот раз нам удалось всплыть.

Я поднялся на мостик. Воды чистой не оказалось. Но лед был молодой, его толщина - 5-8 сантиметров.

Восточный ветер со стоном бросился на нас. Его свист был слышен в отваливающейся антенне связи. Полынья была небольшой и, видимо, недавно покрылась льдом. Вышедшая из-за облаков луна осветила серебром нагромождения торосов. Прямо в лунной дорожке просматривалась одинокая льдина высотой 5-6 метров и очень похожая на стол. Только правая его сторона обрывалась вниз с покатым изломом. Видимо, небольшой айсберг вмерз в ледяное поле.

Термометр отметил температуру воздуха 35 градусов ниже нуля, а температура воды, замеренная в центральном, была минус один градус. Струйки воды, которые после всплытия стекают в надстройку, здесь почти моментально превратились в лед. Я приказал протирать комингс люка, чтобы в любой момент можно было его захлопнуть и погрузиться.

Этим всплытием по сути дела завершилось выполнение

поставленной на поход задачи. Предстояло возвращение в базу. Я донес об этом по радио.

Марат Васильевич запросил разрешение на пополнение запасов воздуха, но я не разрешил это делать по двум причинам. Ветер 14 метров в секунду мог в любой момент вызвать подвижку льда; во-вторых, я боялся замерзания воды на резиновых уплотнителях клапанов, а это могло нарушить герметичность лодки.

На этот раз мы с трудом ушли под воду. Для этого пришлось командиру БЧ-5 почти полностью заполнить даже уравнительную цистерну. Но лодка продолжала держаться на плаву. Затем она провалилась, и даже продутая цистерна быстрого погружения не могла ее остановить. Лишь на глубине 100 метров пузырем в среднюю мы задержали погружение.

Марат Васильевич поддифферентовал корабль, и мы ходом 25 узлов начали движение к чистой воде.

В центральном из штурманской рубки выглянул командир электронавигационной группы старший лейтенант Кондратенко.

- Марат Васильевич, не жалей лошадей, добавь ход!

Переоридорога улыбнулся и показал на меня, что означало, что ход может назначать только командир корабля.

На следующий день в 12 часов за обедом в кают-компании и по всей лодке достижение широты 78 градусов 10 минут было отмечено двойной порцией вина.

Мы знали, что не совершили подвиг, не сделали каких-либо открытий, за исключением разве уточнения нескольких глубин. Мы выполняли нашу повседневную будничную работу. Однако возможность всплытия в полыньях, разводьях и тонком льду до 40 сантиметров нами была подтверждена, была проверена надежность работы эхоледомера, отработана методика всплытия и погружения лодки. Да и механизмы корабля были проверены в весьма напряженных условиях Арктики. Так что кое-что сделали. Мы возвращались в хорошем настроении.

Разговор в кают-компании был предновогодний. Здесь запрещалось говорить о службе. Нарушивший такой запрет должен был платить штраф один рубль. Касса кают-компании была в ведении Юнусова, который не знаю как и каким образом умудрялся раздобыть даже зимой какие-то свежие овощи. Фруктами мы тоже не были обижены. В этот период отсутствие свежих яблок на борту рассматривалось как чуть ли не чрезвычайное происшествие. Врачи утверждали, что яблоки выводят у атомщиков стронций из костей.

Кирдяшев включил магнитофонную запись корабельной художественной самодеятельности, матросы и офицеры

исполняли песню, написанную северянином, поэтом Герой Копьевым:

Опять зима, и стали дни короче,
Опять метель и стужа за окном,
И в океан опять уходят лодки,
Как будто им теплей под толстым льдом.
Им не страшны ни льды, ни штормы злые.
На глубине для них преграды нет.

Освоение реакторных установок не было и не могло быть сплошным парадом побед. Многое давалось ценой человеческой жизни.

Мне вспомнилось, как несколько месяцев назад часть нашего экипажа была пересажена на потерпевшую аварию атомную подводную лодку, где командиром был капитан 2 ранга Николай Владимирович Затеев.

На ней в Норвежском море произошел разрыв первого контура. С высокой радиоактивностью, от которой зашкалили все приборы дозиметрического контроля, совершенно не видимой глазами, не ощущаемой по запаху, цвету, впервые столкнулись подводники в море.

Это была первая авария энергетической установки. Вся убийственная гамма излучений обрушилась на людей. Командир вместе с инженером-механиком капитаном 3 ранга А. Козыревым организовали монтаж аварийной внештатной системы охлаждения реактора и подпитку водой уранового котла. Воду приходилось лить вручную. На данную операцию был задействован весь личный состав, чтобы равномерно распределить дозы облучения среди всех. Нескольким человекам, которые обслуживали реакторный отсек, пришлось почти постоянно находиться там.

Через несколько часов командир отсека Борис Корчилов был не в состоянии даже передвигаться. Тогда его, распухшего, на носилках вносили в реакторный отсек и он глазами указывал, какой клапан нужно закрыть, а какой открыть.

Впервые, когда я спустился с электрическим фонарем в центральный пост аварийной лодки, с которой был эвакуирован личный состав, мне стало жутко. Лодка производила впечатление стального гроба. Светлое пятно фонаря выхватывало из темноты трубопроводы, кабельные трассы, приборы. На палубе валялись матрацы, бинты.

А затем были похороны подводников, погибших от лучевой болезни.

Среди первых - Б. Корчилов, Ю. Повстев, Б. Рыжков, Е. Кошенков, Ю. Ордочкин, С. Панков и другие.

Матери потеряли сыновей, жены мужей, и нельзя было сказать, что человек умер от лучевой болезни. Все это держалось в тайне. Вот тогда родилась традиция со всех семей подводников собирать по 10 рублей семье погибшего. Это делалось для того, чтобы можно было купить кооперативную квартиру, как-то помочь поставить на ноги детей.

С подступившим к горлу комком прохожу в центральный пост.

Проходят расстояния любые
И, не всплывая, обойдут весь свет.
А в лодках люди русские, простые
Застыли у приборов и ракет.
Они на страже мира - часовые,
Чтоб мы спокойно встретили рассвет.
Нас чести удостоила Россия
Хранить ее святые рубежи,
Ведь мы на страже мира часовые.
Нам трудности в походах не страшны.
Запомни, враг: напрасны все стремленья
Затеять в мире атомный пожар.
Мы начеку, и надо нам мгновенье,
Чтоб нанести решительный удар.

Песня нравилась всем, и ее прослушали до конца. Затем диктор, недавно ушедший на повышение капитан 3 ранга Н. Никитин, объявил об исполнении вальса "На сопках Маньчжурии" старшиной 1 статьи Дукельским.

Обед подходил к концу. По корабельной традиции уже прозвучала команда: "Второй боевой смене приготовиться на вахту". В это время вахтенный второго отсека пригласил меня к телефону. Я вошел в отсек и взял трубку.

- Товарищ командир! - докладывал Денисов.- На пультах главной энергетической установки и химика-дозиметриста выпал сигнал "повышение радиоактивности в шестом и седьмом отсеках, отсеки герметизированы".

- Люди из отсеков выведены? - спросил я.

- Нет!

Давно известно, что способом воздействия на людей являются спокойные поведение и голос, самообладание, постоянный самоконтроль. Вот и наступил тот момент, когда на тебя, командир, будет смотреть весь экипаж. Успех всех наших дел сейчас зависит от офицеров, от тех примеров, которые они подадут личному составу.

Я взял микрофон в руки и передал в центральный:

- Дать по кораблю сигнал "радиационная опасность, зона

строгого режима шестой и седьмой отсеки, людей из отсеков вывести, создать воздушный подпор в пятом и восьмом отсеках".

Хорошее настроение как рукой сняло. Здесь уже выполнялись командиром БЧ-5 мои команды. Они превращались в десятки других. В соответствии с корабельным расписанием каждый на корабле знал, что делать. В центральный один за другим поступали доклады:

- Выведены люди из шестого и седьмого отсеков.

- Создан воздушный подпор в пятом и восьмом отсеках.

- Управление турбинами пульт главной энергетической установки взял на себя.

Система радиационного контроля, однако, продолжала регистрировать повышение газовой активности.

Прошло несколько минут, прежде чем пульт доложил: "Обнаружена неисправность второй секции парогенераторов установки левого борта".

- Отключить поврежденную секцию,- спокойно скомандовал Марат Васильевич.

Я невольно представил себе, как идет исполнение на пультах, в отсеках. Каждое действие на местах сопровождается докладом командиру отсека. Уж таков закон на подводной лодке: о том, что делаю, немедленно докладываю. На этот раз оказались разгерметизированы трубки секции парогенераторов.

Секция была пневматически исключена из работающих. На лодке повсюду были включены отсечные фильтры очистки воздуха, заработала автономная вентиляция отсеков. Марат Васильевич доложил предложения о целесообразности всплытия для вентилирования подводной лодки.

Я понимал, что каждый лишний час, проведенный под водой, способствует осаждению аэрозолей на механизмах и оборудовании и затрате большого времени на последующую дезактивацию отсеков. Поэтому еще до обращения командира БЧ-5 вместе со штурманом мы начали поиск полыньи. Нам нужно было несколько раз сменить воздух в отсеках.

Мои размышления прервал Смирнов, который вынужденно находился в центральном посту, так как сигнал "радиационная опасность" застал его в кают-компании и он уже не мог пройти в корму на свой пульт.

- Товарищ командир! Нужно после вентилирования шестого и седьмого отсеков по пару отсекать парогенераторы вручную,- доложил он.

Я позвонил на пульт химика-дозиметриста.

- Денисов, вы мне еще не доложили, что получил личный состав в шестом, седьмом отсеках.

Услышав мой вопрос, Смирнов, находящийся рядом со мной, тут же выпалил:

- Товарищ командир! Да им что по бутерброду досталось.

- Я не вас спрашиваю,- пришлось мне строго напомнить Смирнову.

Начальник химической службы по телефону доложил:

- Пять человек, выведенных из отсеков по сигналу "радиационная опасность", получили за короткое время пребывания в зоне строгого режима по... бэр (биологических эквивалентов рентгена). Офицер и четыре моряка прошли санитарную обработку, их одежда помещена в резиновые контейнеры.

Я понимал, что полученная людьми доза облучения незначительная. Ее даже не хватает, так сказать, чтобы по возвращении в базу этим людям дать сутки отдыха.

- Какова радиационная обстановка в смежных пятом и восьмом отсеках?

- Обстановка нормальная, радиационный контроль осуществляется. Взяты мазки с воздушных фильтров.

Что ж, на лодке было сделано все как надо. Главное, загрязнение по отсекам не распространилось.

Мы продолжали поиск тонкого льда или свободной воды.

Через час полынья была найдена. В 15.00 мы, пробив тонкий лед - толщиной 5 сантиметров, всплыли в полынье.

Лед, в котором мы находились, видно, еще не был со стороны кормы схвачен морозом в минус 18 градусов. Он напоминал больше снежную кашу. Северо-восточный ветер силой 5 баллов позволял вентилировать в атмосферу шестой и седьмой отсеки.

Стоя на мостике, я слышал через вмонтированный здесь динамик, как Марат Васильевич давал команды о подготовке системы вентиляции к действию. Потом, получив от меня разрешение, он доложил:

- Пущены вдувной и вытяжной вентиляторы на вентилирование шестого и седьмого отсеков. Начато пополнение запасов воздуха высокого давления.

Через тридцать минут на мостик поднялся Денисов и доложил, что в лодке нормальная радиационная обстановка.

Я разрешил дать отбой "радиационной опасности" и завести людей в шестой отсек для отключения парогенераторов по пару. Сам спустился вниз.

На мостике остался капитан 1 ранга Шаповалов и исполнявший обязанности старшего помощника капитан-лейтенант Борисенко. Он успешно заканчивал в тот период сдачу зачетов на допуск к самостоятельному управлению кораблем.

Когда я прибыл в шестой отсек, здесь уже работали люди. Среди них я обнаружил замполита Кирдяшева.

- Леша, ты что тут делаешь?

- Вот матросам молотки подаю,- ответил он с улыбкой.

Мне хотелось тут же вывести его из отсека, но, поразмыслив, я понял, что, пожалуй, так лучше проводить партийно-политическую работу с моряками, чем бросать лозунги и быть сторонним наблюдателем. Мне нравились методы работы Алексея. Если коки в девятом отсеке делали обед на четыре с минусом, Кирдяшев был на камбузе. Он смотрел, вникал, изучал. Затем собирал ответственных за продпищеблок и намечал конкретные меры для устранения недостатков. Я во время походов постоянно видел его среди людей.

Как-то заглянув ко мне в каюту, он положил передо мной книгу "Горе от ума".

- Ты что, решил в памяти Грибоедова освежить?

- Нет! Отобрал у вахтенного второго отсека матроса Карпова.

- И что ты сделал? - спросил я.

- НИЧЕГО

- И ты считаешь, что это правильно?

- Да!

Его улыбка обезоружила меня.

- Леша, я лично придерживаюсь такой точки зрения, что если не взыскать с нарушителя вахтенной службы, то мы будем неизмеримо более виноваты. Не кажется ли тебе, что, поступив так, как ты, мы завтра уже две книги отберем.

- Не отберем! Люди хорошо работают на лодке.

- Не работают, а несут вахту! - поправил я его.

- Не вижу разницы. Вахта тоже работа.

Таков был Алексей. Сейчас он в запасе, но продолжает трудиться в Киевском Высшем Военно-морском политическом училище.

Я вышел из отсека, продолжая думать о Кирдяшеве.

Ведь вот как получается. Иной замполит все время в центральном посту и каюте пропадает, но у него полный комплект планов и красочных графиков. Он сумеет кому угодно блестяще доложить. И даже если на корабле хромает дисциплина, то все равно он будет отмечаться на различных уровнях и при различных подведениях итогов.

Нашего же Алексея будут всегда ругать. Он любит работу, а не любит бумагу. Я тоже не люблю бумаги, но считаю, что плохо написанный и неряшливо составленный документ непоправимо портит впечатление от корабля.

А вот в случае с Карповым Алексей оказался прав.

Через несколько лет после похода я на другом корабле встретил Карпова. Он был в числе лучших специалистов сдаточной команды.

Я поднялся на мостик. Здесь из надстройки доносились голоса покуривающих матросов и офицеров. Кто-то уже читал наспех сочиненные стихи:

На подводной лодке
Воздух очень плох.
Вот тебя туда бы,
Сразу бы подох.

Нас рассмешила столь быстрая импровизация.

Вентиляторы во всю мощь своих легких гнали отсечный воздух в атмосферу, а свежий морозный воздух, пропуская для обогрева через калориферы, нагнетали в лодку. Компрессоры подбивали воздух. Мы готовились опять уйти под воду, чтобы всплыть у своей базы.

Скоро новый год. Во всех домах зажгутся новогодние елочные огоньки.

Эх, каким все-таки родным кажется огонь маяка Цып-Наволок на заснеженном берегу полуострова Рыбачий. Когда я вижу этот огонь, то мне кажется, что мы уже дома!

* * *

С тех пор прошло много лет.

Но каждый год, когда семья собирается за праздничным новогодним столом, я вспоминаю участников этого небольшого похода. Дорогие сердцу лица воскрешаются в памяти. И хочется, как прежде, пожать такие умелые, мозолистые руки матросов, обнять их и офицеров. И пусть им живется хорошо на этой замечательной планете Земля.

Указатель кораблей, словарь специальных выражений

"А-1" - подводная лодка (Великобритания), 1905, "А-8", "А-9"; 180/207 т; 11,5/7 узл.; 2 ТА (н).

Автономность подводной лодки - тактико-техническая характеристика подводной лодки, определяющая длительность ее действий (в сутках) без пополнения запасов.

Автономное плавание - самостоятельное плавание ПЛ или группы ПЛ в отдаленных от баз районах, без пополнения запасов (как правило).

Аварийное освещение - система освещения помещений ПЛ, имеющая автономные источники энергии. Включается автоматически при выходе из строя общекорабельной системы освещения.

"АГ-21" - подводная лодка (США. 1918) тип "Голланд", ТТХ - 355/433 т; 480/320 л. с.; 13/10,5 узл.; 1750/25 миль; 4 ТА (н) -

450 мм.

"Адмирал Шеер" - тяжелый крейсер, так называемый "карманный линкор" (Германия) 1933 г., 11700/15900 т; 48390 л. с.; 28,5 узл.; 6Х280 мм; 8Х 150 мм; 6Х 105 мм; 20Х37 и 20 мм зен. автоматов; 8 ТА (2Х4) 533 мм.

"Адмирал Хиппер" - тяжелый крейсер (Германия) 1939г. 12200/18600 т; 132000 л. с.; 32,5 узл.; 8Х203 мм; 12Х105 мм орудий; 20Х37 и 20 мм зен. автоматов; 12 ТА (4Х3) 533 мм.

Акустик - см. гидроакустик.

"Акула" - подводная лодка (Россия) 1911 г. 370/480 т; 600/300 л. с.; 10,6/6,3 узл.; 1400/28 миль; 4 + 4 ТА (2Н, 2К, 4П).

Активное минное заграждение - минное заграждение, поставленное в прибрежных водах противника на основных путях движения его кораблей.

Антенная мина - мина, снабженная антеннами и взрывателем, вызывающим взрыв мины при касании корпуса корабля антенны. Применяется в минных заграждениях против ПЛ.

АСДИК - сокращенное по начальным буквам название английского комитета по координации изучения проблем противолодочной обороны. Условное название первых гидроакустических станций.

Атомная подводная лодка - подводная лодка с атомной (ядерной) энергетической установкой. Появились в 50-х гг. XX века. По характеру основного оружия подразделяются на ракетные, торпедные и ракетно-торпедные.

"Барс" - подводная лодка (Россия) 1915 г.; 650/780 т; 500/900 л. с.; 11,5/8,5 узл.; 2500/30 миль; 4 + 8 ТА (2Н, 2К, 8П); 1Х57 мм и 1Х37 мм ор.

Балл - условная безразмерная единица для оценки по к.-л. шкале интенсивности физического явления (в метеорологии, например, силы ветра, волнения моря и т. д.)

Балласт - груз, принимаемый на судно (ПЛ) для улучшения его мореходных качеств (прежде всего устойчивости). Балласт может быть временным или постоянным, твердым или жидким.

Балластная система - трюмная система для приемки (откачки) жидкого балласта в балластные цистерны. Балластная система позволяет перекачивать балласт из одной цистерны в другую.

Балластные цистерны ПЛ - служат для погашения запаса плавучести. При открытии кингстонов и клапанов в балластные цистерны поступает забортная вода, и лодка погружается. Для всплытия вода вытесняется из б. цистерны сжатым воздухом.

Базовый тральщик - боевой корабль, предназначенный для действий в пределах зоны военно-морской базы. Водоизмещение

до 600 т; вооружение: 75-100 мм орудия; 20- и 40 мм зен. авт. орудия; глубинные бомбы; скорость хода - до 20 узл.; оснащаются корабельными тралами.

"Бисмарк" - линейный корабль (Германия) 1940 г. 41700/53000 т; 29 узл.; 8Х380 мм; 22Х 150 мм; 16Х 105 мм зен. 16Х37 мм и 12- 28Х20 мм зен авт. орудий.

Бесперископная атака - стрельба торпедами по данным гидроакустики, для обеспечения скрытности атаки ПЛ.

Беклемишев Михаил Николаевич - конструктор первых русских ПЛ.

"Белуга" - подводная лодка (Россия) 1905 г. тип "Голланд". 105/122 т; 160/70 л. с.; 8,5/6 узл., 500/30 миль; 1 ТА (н).

Беспузырная торпедная стрельба - выстреливание торпед с ПЛ, при котором после выхода торпед из ТА на поверхности моря не появлялось воздушного пузыря, чем обеспечивалось скрытное применение оружия и местонахождения ПЛ.

Бесследные торпеды - торпеды, которые при движении в воде не оставляют следа на поверхности моря (напр., с электрич. приводом).

"Бонт" - подводная лодка (Франция) 1903 г.

Боевая часть (торпеды, ракеты) - элемент ракеты, торпеды для непосредственного поражения цели. Состоит из корпуса, боевого заряда, взрывателя и предохран. механизма.

Боевое охранение кораблей - элемент обороны, включающий систему мероприятий и обеспечивания боевых действий на переходе морем, в морском бою; имеет целью своевременно обнаружить и отразить угрозу нападения противника. По характеру задач может быть: противолодочным, противокатерным, противоминным.

Боевое патрулирование подводных лодок - один из методов использования ПЛ. Заключается в непрерывном маневрировании ПЛ в назначенном районе, в готовности к использованию оружия.

Бомбосбрасыватель - устройство на корабле, обеспечивающее сбрасывание глубинных бомб.

Боновые заграждения (боны) - плавучие заграждения из бревен, тросов и других металл, конструкций для защиты входов в порт, на рейд и т. д. от проникновения катеров противника и плавающих мин.

Бубнов Иван Григорьевич - конструктор подводных лодок (Россия) "Дельфин", "Касатка", "Акула", "Минога" и "Барс".

Ватерлиния - след пересечения плоскости спокойной водной поверхности с корпусом корабля. Положение В на корпусе зависит от загрузки судна.

Вахта-1) особый вид дежурства на кораблях и ПЛ, требующий

непрерывной бдительности и неотлучного пребывания на посту. Вахтой руководит вахтенный офицер; 2) промежуток времени (обычно 4 часа), в течение которого одна смена В. на корабле несет дежурство.

Вахтенный журнал - официальный документ на корабле (ПЛ) для записи в хронологическом порядке всех основных событий, связанных с жизнью, повседневной и боевой деятельностью корабля (ПЛ). Ведется вахтенным офицером.

"Вашингтон" - линейный корабль (США) 1940 г. 35000/38000 т.; 28 узл.; 9Х406 мм; 20Х 127 мм орудия 40Х40 мм и до 54Х20 мм зен. орудий (после 1942 г.).

"Вильгельм Густлов"- пассажирский лайнер (Германия). 25490 т; 25 узлов.

"Викториес"- авианосец (Великобритания) 1941 г.; 24680 т. ст. во-доизмещ.; 30,5 узл.; 16Х114 мм зен. ор.; 48Х40 мм и 8-40Х20 мм зен. авт. ор.; 54 самолета.

"Виттория" - эскадренный миноносец (Великобритания) 1917 г. 1272/1339 т., 34-36,8 узл.; 4Х 102 мм орудия, 1Х76 мм зен. орудие, 4ТА - 533 мм.

Водоизмещение корабля - количество воды, вытесненной подводной частью плавающего корабля, равное массе всего корабля независимо от его размера, материала и формы. По состоянию нагрузки корабля различают: стандартное В.полностью укомплектованный корабль с экипажем, но без запасов топлива, воды и т. д., нормальное В.- стандартное плюс половина запасов; полное В.- при полных запасах.

"Воровский" - сторожевой корабль ВМФ СССР, б. "Ярославна". 1900 г., 1900/2089 т; 18 узл.; 2Х120 мм и 2Х47 мм орудия.

Вспомогательный крейсер - грузовое или пассажирское быстроходное судно, вооруженное на период боевых действий для уничтожения транспорт-судов противника, конвойной и дозорной службы, постановки минных заграждений.

Галс- 1) положение судна относительно ветра; 2) отрезок пути корабля от поворота до поворота, производящего промер, траление или пробег на мерной линии.

Гидроакустик - специалист рядового или старшинского состава, обслуживающий гидроакустическую станцию.

Гидроакустическая станция - устройство, с помощью которого производится прием или излучение и последующий прием акустических колебаний в воде. Г. с. широко применяется на кораблях, ПЛ для Г. А. разведки, наведения торпед, связи между кораблями и их опознавания.

Гидролокационная станция (гидролокатор) - активная гидроакустическая станция, предназначенная для определения

местоположения ПЛ, надвод. кораблей, мин и других морских объектов.

Гирокомпас (гиромагнитный компас) - магнитный компас с гироскопическим устройством, сглаживающим колебания магнитного чувствительного элемента при маневрировании.

Глубина погружения ПЛ - расстояние от поверхности воды до места установки глубиномера центрального поста ПЛ.

Глубинная бомба - вид морских боеприпасов для уничтожения погруженных ПЛ, а также якорных и донных мин. Сбрасывается или выстреливается с корабля или самолета.

Голланд - изобретатель и конструктор подводных лодок (США), создал целую серию ПЛ.

Горизонтальные рули ПЛ - конструкции типа крыла, обеспечивающие путем их отклонения от плоскости горизонта изменение глубины погружения ПЛ на ходу.

Грунт - верхний слой дна моря, океана, реки и т. д.

"Д" - название серии первых ПЛ советской постройки (СССР), 1930 г. 933/1354 т; 7500/132 мили; 14/9 узл.; 1Х100 мм и 1Х45 мм оруд. 8ТА (6Н, 2К) 533 мм.

"Дельфин" - подводная лодка (Россия) 1903 г., 113/124 т; 300/120 л. с.; 10 узл/5 - 6 узл.; 243/28 миль; 2 ТА.

"Декабрист" - название ПЛ серии "Д".

Дивизион ПЛ - низшее тактическое соединение однотипных ПЛ. Д.ПЛ может быть отдельным и входить в состав бригады ПЛ. Число ПЛ в Д. колебалось от 2-х до 4-х.

Дизель - двигатель внутреннего сгорания (двух- или четырехтактный). Д. является наиболее экономичной тепловой машиной и широко применяется в качестве главных и вспомогательных судовых двигателей, в том числе и ПЛ.

Дизель - электрическая установка - силовая установка, которая приводит гребной винт во вращение с помощью электродвигателя, питаемого током, вырабатываемым дизель-генератором. Применяется на ПЛ.

"Джордж Вашингтон" - ракетная атомная ПЛ (США) 1960 г. 5900/6700 т; 20/25 узл.; 16 баллистических ракет "Поларис А-3"; 6 ТА.

Донная мина - морская неконтактная мина, имеющая отрицательную плавучесть и устанавливаемая на дне. Взрыватели ДМ срабатывают при воздействии физических полей корабля. Предназначена для поражения надводных кораблей и ПЛ.

"Дюк оф Йорк" - линейный корабль (Великобритания) 1940 г. 36730 т; 29,2 узл.; 10Х356 мм орудий; 16Х 133 мм орудий; 32 - 40Х40 мм; 16Х20 мм зен. авт.

"Е-9" - подводная лодка (Великобритания) 1913 г. 662/791 т;

15/10 узл.; 1Х76 мм ор.; 5 ТА (4Н,1К).

"Единорог" - подводная лодка типа "Барс".

Забортные отверстия ПЛ - отверстия в прочном корпусе и ПЛ для сообщения механизмов, устройств и цистерн с внешней средой.

Завеса ПЛ - один из способов совместного боевого использования ПЛ в годы второй мировой войны. Состоял в развертывании ПЛ в линию, перпендикулярную курсу вероятного движения противника, на определенных интервалах друг от друга.

Задраивать (задраить) - закрыть плотно, наглухо с помощью спец. приспособлений люк, иллюминатор, горловину, дверь и т. д, и т. п.

Зигзаг - способ маневрирования. Плавание зигзагом - маневрирование короткими переменными (ломаными) курсами для затруднения выхода в атаку и использования торпед ПЛ противника.

"И-1/И-16"- крейсерские подводные лодки (Япония) 1929-1938 гг.; 2080/2231 т; 18-23/8 узл.; от 14000 до 24000 миль/60 миль; 2-1Х140 мм оруд. 6 ТА (4Н, 2К); На серии "И7-И16"- 1 гидросамолет.

"К" - название советских крейсерских ПЛ.

"К-22" - подводная лодка (СССР) 1940 г. 1490/2100 т; 8400/2400 л, с.; 21/10узл.; 14000/175 миль; 10 ТА (6Н.4К); 20 мор. мин; 2Х 100 мм, 2Х45 мм орудия.

"Картонные миноносцы" - миноносцы постройки 1890-1900 годов с легкими корпусами и ослабленными креплениями корпуса для максимального облегчения и повышения скорости хода.

Камбуз - кухня на корабле, ПЛ.

Кабельтов - единица длины, служащая для измерения расстояния на море. Равна 1/10 мор. мили = 185,2 м.

"Касатка" - подводная лодка (Россия) 1905г. 140/177 т; 120/100 л. с.; 8,5/5,5 узл.; 700/30 миль; 4 ТА (Н).

"Карманный линкор" - неофициальное название 3-х германских военных кораблей: "Дойчланд" (впоследствии "Лютцов"), "Адмирал Шеер" и "Адмирал Шпее", построенных в 1928-1934 годах. "Карманными" они назывались за небольшие размеры, хотя имели мощное вооружение.

Катер-охотник за ПЛ - см. "Морской охотник".

"Кёльн" - легкий крейсер (Германия) 1930 г.; 6650 т; 32 узл.; 9Х 150 мм; 6Х88 мм зен. ор. 16-37 и 20 мм зен. авт; 12 ТА (4Х3) - 533 мм.

Киль ПЛ - сварная или клепаная балка, привариваемая к

днищевой части корпуса ПЛ для увеличения продольной прочности, предохранения корпуса от повреждения при покладке на грунт.

Кингстон (заборный клапан) - клапан в подводной наружной обшивке судна (ПЛ), служащий для доступа забортной воды во внутренние емкости корабля (ПЛ).

"Краб" - подводный минный заградитель (Россия) 1915 г.; 560/740 т; 1200/990 л. с.; 11/7,5 узл.; 2500/30 миль; 2+2 ТА (2Н, 2П); 60 мор. мин.

"Кумберленд"- тяжелый крейсер (Великобритания) 1930 г.; 10800 т; 31,3 узл.; 8Х203 мм; 8Х102 мм орудий; 8Х40 зен. автоматов.

Курс (судна, ПЛ) - угол между северным направлением меридиана и диамет. плоскостью судна по направлению его движения, отсчитываемый в градусах по часовой стрелке (от 0° до 360°).

"Л" - название серии советских подводных минных заградителей.

"L-55" - подводная лодка (Великобритания) 1917 г. 807/1139 т.; 17/10,5 узл.; 6 ТА (Н); 2Х100 мм ор.

Лаг - навигационный прибор для измерения скорости корабля и пройденного им расстояния.

"Ленинец" - подводный минный заградитель "Л-1" (СССР) 1933 г.; 1,100/1400 т; 2200/1050 л. с.; 14,5/8 узл.; 6000/135 миль; 6ТА(Н); 20 морских мин заграждения; 1Х100 мм и 1Х45 мм орудия.

"Ленинский комсомол" - атомная ПЛ ВМФ СССР. Имя унаследовала от построенной на средства молодежи Южного Урала дизельной ПЛ Сев. флота, погибшей при выполнении боевого задания в 1943 г.

"Лембит" - подводный минный заградитель (Великобритания) 1937 г., 660/850 т; 13,5/8,5 узл,; 4000/80 миль; 1Х40 мм зен. авт.; 4 ТА (Н) 533 мм; 20 мор. мин. заграждения. Приобретен буржуазной Эстонией, перешел в состав ВМФ СССР в 1940 г.

Легкий корпус ПЛ - внешняя проницаемая оболочка, охватывающая прочный корпус ПЛ (или часть его) и придающая ей обтекаемую форму. В пространстве между Л. К. и прочным корпусом размещены балластные цистерны и др. устройства.

"Лосось" - подводная лодка (Россия) типа "Белуга".

"Лос-Анжелос" - многоцелевая атомная ПЛ (США) 1972 г.; 6900 тонн водоизмещ.- /30 узл.; 4 ТА; торпедо-ракеты и крылатые ракеты.

"Лондон" - тяжелый крейсер (Великобритания) 1929 г.; 9850 т.; 32,5 узл.; 8Х203 мм; 8Х102 мм зен. ор.; 8Х40 мм зен. авт. ор.; 8

ТА-533 мм.

Лэк - конструктор подводных лодок (США).

"Лютцов" - "карманный линкор" (Германия) см. "Адмирал Шеер".

"Лютен" - подводная лодка (Франция) 1902 г.

Люк. - вырез в палубе для сообщения с нижерасположенными помещениями.

"М" - название серии советских малых ПЛ, в обиходе называемых "малютка". Постройки 30-40-х годов. 208/254 т; 12-14/8,4 узл.; 800/400 л. с. 1880/107 миль, 2 (затем 4) ТА (Н); 1Х45 мм ор.; гл. погр. 60 м.

"Марат" - линейный корабль (Россия) 1915 г. 27000 т; 23 узл.; 12Х305 мм; 16Х120 мм; 6 - 8Х76 мм орудий; 6 - 7Х45 мм, зен. пулем.

Метод "засад" (позиционный метод) - один из методов боевого использования ПЛ. При этом методе каждая из ПЛ получает свою зону патрулирования, в которой она, маневрируя на малых ходах, ожидает появления противника.

"Минога" - подводная лодка (Россия) 1909 г.; 123/152 т; 240/70 л. с. 11/5 узл; 900/25 миль; гл. погр. 30 м; 2 ТА (Н).

Миля (морская) - единица измерения расстояния на море, равная длине одной минуты дуги земного меридиана. В СССР и ряде других стран принята равной 1852 м.

"Мидуэй"-авианосец (США) 1948 г. 45000/59000 т; 33 узл.; 18Х 127 мм зен. ор.; 84Х40 мм и 82Х20 мм зен. авт. орудий; 137 самолетов.

Мина (морская) - боеприпас, установленный в воде и предназначенный для поражения ПЛ, надводных кораблей и судов противника. Представляет собой герметич. укупоренный заряд взрывчатого вещества массой до 350 кг (иногда больше), снабженный запальным устройством и приборами, входящими в комплект взрывателя, обеспечивающими установку и взрыв его под водой.

Минная банка - заграждение протяженностью не более 0,5 мили, из небольшого числа морских мин.

Минное поле - район моря, озера или участок реки, на котором выставлено одно или несколько минных заграждений, создаваемых из морских мин для поражения подводных кораблей и ПЛ противника.

Минный защитник - устройство для защиты морских якорных мин от контактных трапов и параванных охранителей кораблей.

Минреп - трос или цепь для соединения морской мины с ее якорем.

Миноносец - боевой надводный корабль для уничтожения

кораблей противника торпедами.

"Морской охотник" - небольшой военный корабль для борьбы с ПЛ противника, дозорной и сторожевой службы.

"МО-4" - малый охотник ВМФ СССР. Строились в 30-40-е годы. 56 т; 30 узл.; 2Х45 мм ор.; 2 зен. пулемета. Глубинные бомбы и шумопеленгаторы.

Мореходность корабля (ПЛ) - способность корабля (ПЛ) плавать и сохранять возможность боевого использования всех видов оружия и технических средств в сложных метеорологических условиях.

"Наутилус" - подводная лодка (США) 1930 г.; 2730/4050 т; 17/8 узл.; 18000/120 миль; 2Х152 мм оруд.; 10 ТА (6Н, 4К) 533 мм.

"Незаможник" - эскадренный миноносец (эсминец) типа "Новик".

"Нигерия" - легкий крейсер (Великобритания) 1942 г.; 8526 т; 33 узл.; 12Х 152 мм; 8Х 102 мм оруд.; 8Х40 мм и 8Х20 мм зен. авт. орудий. 6 ТА (2Х3) 533 мм.

"Новик" - эскадренный миноносец (эсминец) (Россия) 1913 г. 1280 т; 37,2 узл.; 4Х 102 мм ор.; 8 ТА (4Х2) 457 мм; 60 мин заграждения.

"Нордфолк" - тяжелый крейсер (Великобритания) 1930 г., 9925 т; 32,5узл.;8Х203мм;8Х102мм;16Х40ммми8Х20ммзен.авт.орудий; 8 ТА (2Х4) 533 мм.

"Нюрнберг" - легкий крейсер (Германия) 1935 г. 6520 т; 32 узл.; 9Х 150 мм, 8Х88 мм орудий; 8Х37 мм и 12Х20 мм зен. авт. орудий; 12 ТА (4Х3) 533 мм.

"Огайо" - атомная ракетная подводная лодка (США) 1979 г. 18500 т;-/30 узл.; 24 баллистических ракеты "Трайдент"; 4 ТА.

"Очаков" - бронепалубный крейсер (Россия) 1907 г.; 6645 т; 23 узл.; 12Х152 мм; 12Х75 мм орудий; 6 ТА.

"Ораниенбаумский пятачок" - плацдарм, удерживаемый советскими войсками в 1941 -1944 гг. на побережье Финского залива.

"Пантера" - подводная лодка типа "Барс" (Россия).

"Память Азова" - плавучая база ПЛ Балтийского флота в 1918 году (б. бронепалубный крейсер).

"Пескарь" - подводная лодка типа "Белуга".

Перископ - устройство, позволяющее вести наблюдение за поверхностью моря из подводного положения.

"Петропавловск" - эскадренный броненосец (Россия) 1897 г. 11354 т; 17 узл.; 4Х305 мм; 12Х152 мм оруд.; 10Х47 мм и 28Х37 мм орудий; 6 ТА.

"Поларис А-3" - баллистическая ракета, находящаяся на вооружении атомных ракетных ПЛ США, устарела. Вес - 15,8 т; дальность полета - 4 600 км; ядерная многозарядная боевая часть.

"Посейдон" - баллистическая ракета, наход. на воор. атом, ракет ПЛ США. Вес - 27,2 т; дальность полета - 5 200 км; ядерная многозарядная б. г.

Прочный корпус ПЛ - внутренний корпус ПЛ, помещающийся внутри наружного.

"Протектор" - подводная лодка конструкции Лэка (США). Приобретена в 1904 г. Названа "Осетр"; 153/187 т; 240/130 л. с.; 8/4 узл.; гл. погр. 30 м; 3 ТА (2Н, 1К).

Рубка ПЛ - надстройка на палубе ПЛ. В рубке располагались приборы и аппаратура управления ПЛ и ее оружием для действий в надводном положении.

"С" - название серии средних ПЛ советского флота. Строились в конце 30-начале 40-годов. 856/1090 т; 4400/1100 л. с.; 18,8/9,6 узл.; 9500/135 миль; 1Х100 мм и 1Х45 мм орудия, 6ТА (4Н, 2К).

Сажень - мера длины (устар.), равная 1830 мм (морская).

"Стерлядь" - подводная лодка (Россия) типа "Белуга".

"Сидрегон" - атомная торпедная ПЛ (США) типа "Скейт" (см.).

"Скейт" - атомная торпедная ПЛ (США) 1959 г. 2570/2861 т; 20/25 узл.; 6ТА (4Н, 2К) -533 мм.

"Спрут" - прибор, помогающий стабилизировать неподвижную ПЛ, находящуюся на перископной глубине.

"Сюркуф" - подводный крейсер (Франция) 1934 г. 2880/4300 т; 18,2/18,5 узл.; 13200 миль; 2Х203 мм орудий; 2Х37 мм зен. авт. 14 ТА (6Н, 8П); 1 гидросамолет.

"Сюффрен" - эскадренный броненосец (Франция) 1903 г. 12728 т; 18 узл.; 4Х305 мм; 10Х164 мм; 8Х100 мм орудий, 4ТА.

Талреп - трос или цепь, ведущая от рулевого устройства к перу руля.

"Тайгрис" - подводная лодка (Великобритания) 1939 г. 1090/1571 т; 15,2/8,7 узл.; 8000/90 миль; 1Х102 мм оруд.; 10 ТА (6Н, 2К, 2П).

Торпеда - самодвижущийся боеприпас, применяемый в морской войне. Состоит из зарядного отделения с боевой частью, резервуара со сжатым воздухом (или аккумулятора), механизма движения и системы управления.

Торпедная атака - решающий период боя надводных кораблей и ПЛ, включает в себя сближение с противником, боевое маневрирование, выпуск торпед.

"Тирпиц" - линейный корабль (Германия). Однотипный с "Бисмарком" (см.).

Тральщик - боевой надводный корабль, предназначенный для

борьбы с минной опасностью. Оснащается артиллерией и тралами.

"Трайдент" - баллистическая ракета, находящаяся на вооружении атомных ракетных ПЛ США.

"Трешер" - атомная торпедная ПЛ (США) 1962 г. 3750/4300 т; 20/30 узл.; 60000 миль; 4ТА.

"Тускалуза" - тяжелый крейсер (США) 1936 г. 9975 т; 32,7 узл.; 9Х203 мм, 8Х127 мм ор.; 16Х40 мм и 19Х20 мм зен. авт. ор.

"U-бот" - т. е. подводная лодка, общее обозначение ПЛ Германии.

"U-47" - подводная лодка (Германия) 1915 г. 725/940 т; 15,2/9,7 узл. 1-2Х88 мм орудия; 4ТА (2Н, 2К) -500 мм.

Уайтхет-изобретатель самодвижущейся мины (торпеды).

Узел - единица измерения скорости корабля, ПЛ, соответствует одной морской миле в час.

"Фарфадэ" - подводная лодка (Франция) 1903 г.

"Фультон" - подводная лодка типа "Голланд" (США) 1904 г. Приобретена Россией и названа "Сом"; 105/122 т; 160/70 л. с.; 8,5/6 узл.; 500/30 миль; глуб. погр. 30 м; 1ТА(Н).

Фут - мера длины, равна 30,5 см.

"Форрестол" - авианосец (США) 1955 г; 60000/76000 т; 33 узл.; 60-90 самолетов и вертолетов; 1Х8 ЗРК "Си Спарроу"; 4Х127 мм орудия.

"Хатцусе" - эскадренный броненосец (Япония) 1900 г. 15240 т; 18 узл.; 4Х305 мм; 14Х152 мм, 20Х76 мм орудий; 4 ТА.

Эсминец - эскадренный миноносец.

"Этен-Аллен" - атомная ракетная ПЛ (США) 1961 г. 6900/7900 т; 20/25 узл.; 16 баллистических ракет "Поларис А-3"; 4 ТА.

"Энтерпрайз" - атомный авианосец (США) 1961 г; 75700/85350 т; 35 узл.; 70-100 самолетов и вертолетов; 3Х8 ЗРК "Си Спарроу".

"Щ"-название серии советских ПЛ. Строились в 30-40-е гг. 578/705 т; 1370/800 л. с.; 12,5/8,5 узл.; 6000/123 мили; глуб. погр.- 90 м; 6ТА (4Н, 2К) -533 мм; 1Х45 мм орудие.

Центральный пост ПЛ - место сосредоточения основных механизмов и приборов управления ПЛ.

Примечания

{1}Из отчета капитана 2 ранга А. В. Плотто о деятельности русских подводных лодок во Владивостоке.

{2}Есть другое объяснение, будто со стороны этой башни примыкал к Кремлю двор боярина Беклемишева. Беклемишевская башня была заложена в 1487 году. Ее архитектура наиболее сохранилась после позднейших перестроек. Лишь в 1707 году при укреплении Кремля, ввиду возможного нападения шведов, окна-

амбразуры башни были расширены. По преданию, в Беклемишевской башне была укрыта легендарная "леберня" - библиотека Ивана Грозного. (Прим. авт.)

{3}Князь Дмитрий Пожарский (Беклемишев) приходился Пушкину двоюродным прадедом (Прим. авт.)

{4}В годы первой мировой войны капитан 1-го ранга В. А. Меркушев, командир подводной лодки "Окунь", был одним из самых дерзких подводников. Награжден Георгиевским оружием.

{5}Кондуктор - унтер-офицер сверхсрочной службы. (Прим. авт.)

{6}Имеется в виду русско-японская война 1904-1905 годов. (Прим.ред.)

{7}"Дельфин". 16 июня 1904 г. (Прим. сост.)

{8}Врио командира лейтенант Черкасов. (Прим. сост.)

{9}Черимс - вид малых раков. (Прим. авт.)

{10}Жироскоп - особого устройства подводный компас. (Прим. авт.)

{11}Штаг - стальной трос, который соединяет верхнюю часть командирской рубки с носовою частью лодки. На этом штаге находились постоянные "опознавательные фонари", которые не снимались во время ныряния лодки и которые служили для того, чтобы по особому сочетанию огней давать возможность отличать свои суда от неприятельских. (Прим. авт.)

{12}Конструкторы первых отечественных подводных лодок. (Прим. сост.)

{13}На эскадренном броненосце "Георгий Победоносец" держал флаг командующий Черноморским флотом. (Прим. сост.)

{14}Флаг-офицер - должностное лицо из штаба флагмана; в его обязанности входило выполнять распоряжения флагмана и флаг-капитана по управлению кораблями. (Прим. сост.)

{15}Флаг-капитан - здесь помощник начальника штаба флота. (Прим. сост.)

{16}Гидротранспорты (Прим. сост.)

{17}В наше время странно слышать, что подводная лодка должна была разведать эту обстановку для аэропланов, а не наоборот, но не надо забывать примитивное состояние авиации в ту эпоху. Аэропланы с авианосца спускались на воду, разбегались по воде, снимались для короткого полета и краном подымались на палубу авианосца. (Прим. авт.)

{18}Подводная лодка "Волк". (Прим. авт.)

{19}РККФ - Рабоче-Крестьянский Красный Флот. (Прим. сост.)

{20}Имеется в виду первая мировая война. (Прим. сост.)

{21}Причина так и осталась невыясненной. (Прим. авт.)

{22}Цифры числителя означают надводные данные, знаменателя - данные подводные. (Прим. сост.)

{23}ОВР-охрана водного района. (Прим. сост.)

{24}Морская миля - длина одной минуты дуги земного меридиана. В СССР и ряде других стран ее длина принята равной 1852 метрам. (Прим. авт.)

{25}На "Л-20" в то время еще не было приспособления для беспузырной стрельбы. (Прим. авт.)

{26}В западногерманском журнале "Mariner Rundschau" No 5, 1963, в статье "20 лет спустя", сообщалось, что противолодочный корабль "Uj-1202" 3 сентября 1943 г. был потоплен подводной лодкой "Л-20". (Прим. авт.)

{27}Для "Л-20" предельная глубина определялась 100 метрами, свыше которой целостность корпуса заводом не гарантировалась. (Прим. авт.)

{28}Расходовать воздух этой группы можно только с разрешения командира подводной лодки. (Прим. авт.)

{29}Этот момент изображен художником Н. Ясилевичем на картине, экспонируемой в Музее Краснознаменного Северного флота. (Прим. авт.)

{30}То есть прогиб корпуса подводной лодки под влиянием наружного давления воды. Обжатие корпуса уменьшает его объем, а следовательно, и плавучесть лодки. Обжатие становится довольно значительным на глубине свыше предельной. При всплытии лодки ее корпус принимает прежнюю форму, сохраняя иногда остаточную деформацию. (Прим. авт.)

{31}Пример: на поверхности одним кубометром воздуха (под давлением 100 атмосфер) можно продуть около 100 тонн воды, а на глубине 100 метров - всего лишь около 10 тонн. (Прим. авт.)

{32}Координат - уклонение корабля, например, с целью избежания опасности. Корабль делает поворот влево на определенный угол, затем идет прямо, после чего поворачивает вправо и ложится на курс, параллельный старому (начальный поворот делается в любую сторону). (Прим. авт.)

{33}На старых пароходах в котлах поддерживалось давление в пределах 8-12 атмосфер. (Прим.. авт.)

{34}Позднее мы пришли к выводу: воздух вырывался из отсеков не только через шахту гидролокатора, но и через многие другие отверстия и щели, в том числе через торпедопогрузочный люк (отжимая уплотнительную резину), крышки торпедных аппаратов, водоотливную магистраль. (Прим. авт.)

{35}См.: Шелфорд У. Спасение затонувших подводных лодок. М., 1963. С. 100. (Прим. авт.)

{36}Система фреонного пожаротушения. (Прим. авт.)

{37}До свидания (молд.).

{38}До свидания (итал.).

{39}"Сейф живучести" - обиходное название несгораемого ящика с документацией по непотопляемости корабля. (Прим. авт.)

{40}ИП-46 - индивидуальный дыхательный аппарат, позволяющий выполнять поставленные задачи в задымленном помещении. (Прим. авт.)

{41}ИДА-59 - индивидуальный дыхательный аппарат для работы под водой. (Прим. авт.)